

Start: Kran-Quartett
Sammeln und spielen Sie
mit beim Kran-Quartett.
Seite 4/5



Auf nach Russland
Vom Niehler Hafen nach
Sankt Petersburg.
Seite 6



Kölner Köpfe
Umweltbeauftragter: Menschen-
kenntnis & technisches Wissen.
Seite 8



KÖLNER

HAFENZEITUNG

Zeitung der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Jahrgang 3 | Nummer 2 | Mai 2011 | www.hgk.de



Wir wollen mehr Schiffsverkehr

Editorial



Horst Leonhardt, Vorstandssprecher
der Häfen und Güterverkehr Köln AG.

Godorfer Hafen geht alle an

Mehr als 7.200 Güterschiffe haben 2010 in Köln angelegt. Jedes ersetzt im Schnitt 150 Lkw. Doch Binnenschifffahrt ohne Häfen funktioniert nicht. Deshalb setzen wir uns für den Ausbau in Godorf ein. Seit Jahrzehnten war die Brache südlich des dortigen Hafens für eine Erweiterung vorgesehen. Heute brauchen wir diese Fläche dringender als jemals zuvor.

Auch die Industrie wünscht nachdrücklich den Bau des neuen Terminals. Eine gute Verbindung zu den Exporthäfen ist ein zentraler Standortvorteil. Inzwischen macht das Binnenschiff nur noch rund die Hälfte der Transportkosten eines Containers von Wesseling nach Antwerpen aus. Die Lkw-Fahrt innerhalb Kölns ist fast ebenso teuer.

Das muss nicht sein. Der Weg von Wesseling zum Godorfer Hafen ist kurz. Doch in Godorf fehlt das nötige Terminal. Der Ausbau des Godorfer Hafens kann bis zu 140.000 Lkw-Fahrten pro Jahr einsparen. Dieser Verkehr verläuft bisher quer durch die Stadt. Deshalb geht das Projekt alle Kölner an.

Wir laden Sie herzlich ein, sich zu informieren und mit uns zu diskutieren!

Horst Leonhardt
Ihr Horst Leonhardt



PC-Spiel Hafen 2011

Umschlag ist (nicht) alles

Kranfahrer und Hafenmanager in einer Person? Das gibt es in der Realität nur bei kleinsten Umschlagstellen. In der virtuellen Welt lassen sich dagegen ganze Häfen verwalten, während der gleiche Arbeitsplatz auch für den Warenumschlag genutzt wird. Geschäftiges Treiben und abwechslungsreiche Szenarien rund um den fachgerechten Umschlag von Containern, Autos sowie Schüttgut verspricht das neue PC-Spiel Hafen 2011. Ob Hersteller Astragon eine logistisch und technisch anspruchsvolle Hafen-Simulation gelungen ist, die logistisches Geschick und effektives Organisationstalent fordert, lesen Sie auf Seite 7! (cg)

Seit Jahren streitet die lokale Politik über den dringend nötigen Ausbau im Godorfer Hafen. Dabei ist Binnenschifffahrt ohne geeignete Häfen so sinnvoll, wie eine Bahnstrecke ohne Bahnhöfe. Doch nun besteht Hoffnung, dass der Streit nur noch wenige Wochen dauert, nämlich bis Sonntag, den 10. Juli. Denn dann bestimmen die Einwohner über den Ausbau des Godorfer Hafens. Bereits im vergangenen Herbst hatte sich eine überragende Mehrheit der Kölner für eine Erweiterung des umschlagsstärksten Hafens der Stadt ausgesprochen. Umfragen zufolge beurteilten 77 Prozent der Domstädter das Projekt positiv oder sogar sehr positiv. Nur zehn Prozent lehnten es rigoros ab.

Es gibt kaum ein Projekt in Köln, für das so viele gute Gründe sprechen. So bestätigt ein wissenschaftliches Gutachten der Uni Köln: Pro investiertem Euro bringt der Ausbau des Godorfer Hafens 2,5 Euro an Steuereinnahmen oder anderen, volkswirtschaftlichen Nutzen. Überkapazitäten oder Fehlinvestitionen sind nicht zu erwarten. Dabei kostet der Ausbau die Stadt nichts. Im Gegenteil: Wird nicht gebaut, entgehen zukünftige Gewinne. Die Verknüpfung der Verkehrsträger Schiff, Bahn und Lkw gilt als bestes Mittel, um das vorhergesagte Verkehrswachstum zu bewältigen. Und das ist gewaltig. Immerhin wird der Güterverkehr im

Eine ganze Region wünscht sich weniger Straßenverkehr. Die Bürgerbefragung am 10. Juli macht den Weg dazu frei.

Rheinland in den kommenden 15 Jahren um zwei Drittel zunehmen. Der Lkw-Verkehr in und rund um Köln wird sich in derselben Zeit voraussichtlich verdoppeln.

Der Ausbau sichert und schafft Arbeitsplätze. Köln ist der zweitgrößte Binnenhafen Deutschlands. In den Kölner Häfen arbeiten einige hundert Menschen, an der Hafenlogistik in der Region hängen mehr als 25.000 Jobs. Chemie- und Automobil-Industrie,

„Binnenschifffahrt schützt die Umwelt

Maschinenbau und weitere wichtige Branchen schätzen die Häfen als Standortvorteil der Region. Wer das Klima schützen, CO₂ einsparen und die Stadt von Lkw entlasten will, kommt an der Binnenschifffahrt nicht vorbei. Schließlich ersetzt ein Binnenschiff im Schnitt 150 Lkw. Das sehen selbst die schärfsten Kritiker im Kölner Süden so. Allerdings wollen sie die Verkehrslast in nördliche Stadt-

teile verlagern. Ein unsinniges Argument, denn das Einzugsgebiet des Godorfer Hafens liegt im Süden Kölns. Umschlaganlagen müssen in der Nähe der Produktion sein. Dann bleiben die Lkw-Wege kurz und die Binnenschifffahrt ist wettbewerbsfähig.

Köln hat zwei große Industriehäfen. Der Niehler Hafen im Norden Kölns ist erfolgreich mit einem gesunden Mix der Güter und Leistungen. Eine schnelle Umwandlung zum reinen Container-Hafen ginge an den Markterfordernissen vorbei. Die in Niehl ansässigen Firmen haben langfristig laufende Verträge und verlassen sich auf deren Einhaltung. Sie würden mangels anderer Logistikflächen Köln verlassen. Einnahmen und Jobs gingen verloren.

Im Kölner Süden gibt es dagegen kein geeignetes Container-Terminal. Deshalb fahren jeden Tag hunderte Laster quer durch Köln nach Niehl. Bis zu 140.000 solcher Lkw-Fahrten spart der Umbau des Godorfer Hafens ein. Deshalb sagen wir: Wir wollen mehr Schiffsverkehr. (jz)

Mehr zur Wahl unter: www.hafenerweiterung.de

Prominente stimmen ab

Köln braucht den Umbau des Godorfer Hafens. Das sagen sowohl Angestellte als auch Unternehmer, SPD und CDU.

„Wir müssen das Binnenschiff als energieeffizienten Verkehrsträger stärken. Der Ausbau in Godorf reduziert den innerstädtischen Lkw-Verkehr. Davon profitieren die Bürger und die Umwelt.“

Jochen Ott, Vorsitzender der Kölner SPD.

„Wir halten den Ausbau für notwendig, wenn die Region Köln Logistikstandort Nummer eins in Nordrhein-Westfalen bleiben soll.“

Dr. Herbert Ferger, Hauptgeschäftsführer der IHK Köln.

„Von dem Ausbau profitieren mehrere hundert Betriebe. Eine gute Verkehrsinfrastruktur ist eine zentrale Voraussetzung, gute Arbeitsplätze hier zu halten und neue anzusiedeln.“

Andreas Kossiski, DGB-Regionsvorsitzender Köln-Bonn.

„An der wirtschaftlichen Notwendigkeit des Hafenausbaus hat sich nichts geändert. Die CDU-Fraktion wird daher weiterhin für den Ausbau werben.“

Winrich Granitzka, Vorsitzender der CDU-Fraktion im Rat der Stadt Köln.



Rainer Galunder ist Sachverständiger für Gewässer und Naturschutz und sozusagen der Bauleiter der Worringer Auenlandschaft. Dort begleitet und kontrolliert er die Entwicklung der Tier- und Pflanzenarten. Neben dem Fischreiher und Schwänen haben sich rund um den renaturierten Rheinarms im Herzen der Aue auch Kanadagänse angesiedelt (v.l.).

Das Idyll vor der Haustür

Die Worringer Aue ist als Ausgleich für den geplanten Godorfer Hafenausbau entstanden. Mittlerweile haben seltene Tier- und Pflanzenarten hier eine neue Heimat gefunden

Von Tobias Neuhaus

Regungslos steht Rainer Galunder auf dem Langer Damm und hält Ausschau. Hinter ihm sind die Dachspitzen der Worringer Schrebergartenhäuser im Dunst kaum zu erkennen; vor ihm breitet sich eine Wiese aus, die über mehrere hundert Meter bis zum Rheinufer reicht. Der Geograf späht durch den Regen auf das Gewässer vor einem Wäldchen. Irgendwo dort muss er sein. „Da“, ruft Galunder und zeigt auf einen grauen Vogel, der sich Schlag für Schlag in die Lüfte hebt. „Das ist einer unserer ersten Bewohner“, strahlt er, „ein Fischreiher“.

Die Worringer Auenlandschaft erwacht zum Leben. Vor drei Jahren pflügte hier noch Traktoren durch Ackerboden, und nebenan weidete im Sommer das Vieh. Doch die landwirtschaftliche Nutzung ist Vergangenheit, mittlerweile ist das Naturschutzgebiet „Rheinaue Worringen-Langel“ sich selbst überlassen. Entstanden ist ein Biotop für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten. Auf dem Grünland hinterm Deich nisten neben Fischreihern auch Eisvögel, Kormorane sowie Kanadagänse. Wohl fühlt sich

hier auch die Nilgans, eine eingewanderte Gattung. Und es kommt immer noch neues Federvieh dazu. „Ist das etwa ein Flußregenpfeifer“, fragt Galunder, als er den ehemaligen Angelteich passiert, der das Gelände auf einer Seite begrenzt. Atemlos hält er eine Baumkrone im Visier. „Das wäre ja grandios!“

Mehr noch als in der Luft hat sich am Boden eine beeindruckende Artenvielfalt entwickelt. In den Glatthaferwiesen und Uferbereichen gedeihen Schlammlinge, Sumpfkresse, Schwanenblume sowie Igel- und

Rohrkolben – allesamt seltene Spezies. Wie viele Arten sich hier insgesamt angesiedelt haben? Galunder und seine Mitarbeiter überprüfen regelmäßig, ob sich neue Mitbewohner ansiedeln oder einmisten. Beim so genannten Bio-Monitoring wird regelmäßig eine neue Einwohnerstatistik erhoben. „Mittlerweile dürften es um die 150 Sorten sein“, sagt er und blickt über das Gelände. Mit dem bisherigen Zuzug sind sie zufrieden. „Das geht alles viel schneller als geplant.“

Kurz Info

Sürther Aue

Als in den späten 1960er-Jahren in Godorf das Hafenbecken 3 ausgebaggert wurde, lagerten die Hafenausbauer den herausgefischten Kies gleich nebenan auf ihrem Gelände ein. Mit den Jahren siedelten sich auf und rund um den Aushub Trockenheit liebende Kräuter und Disteln an. Es folgten Rosensträucher, Brombeeren sowie weitere

Sträucher und Gehölze. Die magere Glatthaferwiese, die mittlerweile als Naturschutzgebiet ausgewiesen sind, sollen teilweise für den Hafenausbau genutzt werden. Für diese Fläche wurde in Worringen durch die Renaturierung der Auenlandschaft ein Ausgleich geschaffen. Ebenso in Sürth: An die Teile der Sürther Aue, die in

ihrem jetzigen Zustand erhalten bleiben, fügte die HGK weitere Ausgleichsflächen an – zusammen insgesamt neun Hektar mehr, als Fläche verbraucht wird. Das zuvor landwirtschaftlich genutzte Areal ist entsprechend der Sürther Aue mit einem Trockenrasen bepflanzt sowie mit nährstoffarmen Kiesen und Sanden bedeckt. (ton)



Anglegt wurde das neue Naturschutzgebiet als Ausgleichsfläche. Es ersetzt einen Teil des ökologischen Raumes, der in Godorf zum Ausbau des Hafens benötigt wird. Bereits 1989 wurde diesbezüglich das erste Verträglichkeitsgutachten erstellt. Dazu gehörte eine Untersuchung, die ermittelte, ob auf dem zum Ausbau vorgesehenen und 18 Hektar großen Areal in Godorf besonders geschützte Tierarten wie etwa die Zauneidechse oder Fledermäuse heimisch waren – was einen Ausbau verhindert hätte. Als das ausgeschlossen war, ging es darum, ökologische Ausgleichsmaßnahmen vorzubereiten. Denn wird Pflanzen und Tieren

an einer Stelle Lebensraum genommen, muss woanders adäquater Ersatz entstehen. So will es das Gesetz. Lange vor dem Ausbau-Start am Godorfer Hafen begann die HGK deshalb im Herbst 2008 mit der Renaturierung von insgesamt 27 Hektar Ausgleichsfläche in Worringen (rund 18 Hektar) und der Sürther Aue (rund neun Hektar).

Für die Renaturierung drehten die Landschaftsgestalter die Zeit zurück. Das Gelände umschließt

außer einem ehemaligen Angelteich nämlich auch einen alten Seitenarm des Rheins, der teilweise wieder freigelegt wurde. Rund 95.000 Kubikmeter Erdreich wurden in etwa 30.000 Lkw-Fuhren abtransportiert.

Ein Bereich des ursprünglichen Kanals ist in tonhaltiger Erde gebettet. Weil dort deutlich weniger Wasser versickert, hat dieser Abschnitt einen durchgehend hohen Pegelstand. Der ist mehrmals im Jahr so hoch, dass die Kopf- und Silberweiden, die in einer Reihe am Ufer stehen, halb unter Wasser stehen. „Das macht denen aber nichts aus“, beruhigt der Fachmann. Durch einen befestigten Weg ist das stabile Biotop von einem anderen Teil des Rheinarms getrennt.

Der benachbarte Abschnitt kann das Nass vergleichsweise schlecht halten. Hier steigt und sinkt das Wasser mit dem aktuellen Rheinpegel. Die langgezogene Grube bietet so einerseits zusätzlichen Retentionsraum, also Fläche, die Hochwasser abfangen, verlangsamen und so zu dessen Verrin-

gerung beitragen kann. Andererseits stellt die Konstellation aus stabilem und schwankendem Wasserstand für Flora und Fauna einen Glücksfall dar. „Das wechselfeuchte Biotop bietet zahlreiche Nischen und Lebensräume“, erklärt Galunder, der die Worringer Wildnis als ökologischer Bauleiter konzipierte und realisierte. Und bis heute kontrolliert.

Die Umsetzung der umfangreichen und strengen Auflagen des Planfeststellungsbeschlusses beauftragt Galunder als öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Natur- und Gewässerschutz. Die Arbeit in Worringen läuft gut, sagt er. „Die Vielfalt und die Größe dieser Fläche ist für die Region einfach außergewöhnlich.“ Dazu beigetragen haben seiner Meinung nach auch die rücksichtsvollen Nachbarn aus Worringen. „Die Leute freuen sich über die schöne Kulisse und betreten die Landschaft kaum. Das hilft der Natur, sich zu entfalten.“ Wer die Worringer Wiesen doch einmal gerne aus nächster Nähe besichtigen möchte, hat dazu demnächst Gelegenheit. Für den Sommer sind geführte Spaziergänge geplant.

➔ Mehr zu den Spaziergängen unter: www.hgk.de



Einblicke in die Flora und Fauna

Kaum ein Vogel fasziniert Naturfreunde so sehr wie der Eisvogel. Der Vogel des Jahres 2009, umgangssprachlich auch „fliegende Edelstein“ oder „Flussjuwel“ genannt, ist nicht nur wegen seines prächtig glänzenden Gefieders ein gern gesehener Gast. Weil das spatzengroße Lebewesen bei der Wahl seines Reviers sehr hohe Ansprüche stellt, ist sein Auftauchen immer auch ein Zeichen für gesunde Gewässer und eine intakte Natur. Und darüber freuen sich nicht nur Spaziergänger, sondern vor allem auch Naturschützer. (ton)

Eisvogel



Die Nilgans kommt – wie der Name schon ahnen lässt – ursprünglich aus Afrika. Sie war bereits im alten Ägypten, bei den Griechen und auch in Rom ein beliebter Parkvogel. Als Importgut fand sie vermutlich schon im 17. Jahrhundert nach Westeuropa, wo man sie in Parks, Menagerien und auch in den ersten Zoos präsentierte. Ausreißer siedelten sich später in freier Wildbahn an. Leicht zu erkennen ist das einstige Ziergeflügel an seinen verhältnismäßig langen Beinen und dem dunklen Fleck am Auge. (ton)

Nilgans



Rohrkolben, auch „Kanonenputzer“ oder „Lampenputzer“ genannt, mögen Sumpf und Flachwasser. Dort geben sie mit ihrem Wurzelwerk dem Boden Halt und schaffen so Biotope für seltene Vogelarten wie Teichhuhn oder Teichrohrsänger, die hier brüten. Früher war die Pflanze mit den samtigen – und gekocht auch essbaren – Blütenständen in der Region stark verbreitet. Im oberbergischen Morsbach schaffte sie es sogar bis ins Stadtwappen. Heute findet der Rohrkolben immer weniger natürlichen Lebensraum. (ton)

Rohrkolben



Hafen news

Logistik-Trend in NRW Optimistisch in die Zukunft

Die Speditions- und Logistikbranche Nordrhein-Westfalens blickt voller Zuversicht in die Zukunft. Für eine aktuell vorgelegte Erhebung befragte das Kölner Marktforschungs- und Beratungsunternehmen Trendscape 66 Entscheider der Logistikbranche in NRW. Demnach schätzen 70 Prozent die Umsatzentwicklung für das kommende Quartal positiv ein. Auch in puncto Arbeitsplatzentwicklung setzt sich in der Logistik ein positives Stimmungsbild durch. 46 Prozent gehen von einem Zuwachs der Arbeitnehmerzahl im eigenen Betrieb noch im Laufe dieses Jahres aus. (jb)

➔ Mehr im Internet: www.trendscope.de/marktstudien

TRENDScope

Hafenbesichtigung

Grünen-Sprecher bei der HGK



Arndt Klocke, Abgeordneter und Verkehrspolitischer Sprecher der Grünen im NRW-Landtag, besuchte die HGK. Vor allem wollte er wissen, welche Ansprüche das Unternehmen an moderne Verkehrspolitik und Infrastruktur stellt. Logistik-Experten standen ihm Rede und Antwort. „Die Verbindung der Region mit den niederländischen Seehäfen sowie die Vereinheitlichung europäischer Vorschriften“, fasste Klocke später die Gesprächsthemen zusammen. Dann ging's zum Niehler sowie zum Godorfer Hafen. Zu dessen Ausbau werden die Kölner im Juli befragt werden. Die HGK befürwortet das Projekt. Arndt Klocke und die Grünen lehnen es ab. (jb)

Weltgrößte Logistik-Messe

HGK auf der transport logistic

„Zukunftstechnologien, Branchentrends, Wachstumsmärkte, Investitionsentscheider, Fachexperten aus aller Welt. Das leistet nur eine Fachmesse für Logistik, Telematik und Verkehr: die transport logistic“, lautet der Presstext. Die HGK als modernes Logistikunternehmen mit hervorragendem Ruf in Europa ist vom 10. – 13. Mai des Jahres mit dabei. Sie präsentiert sich auf dem Münchener Welt-Branchentreff in Halle B 6 am Stand 221. Alle Logistik-Interessierten können von Dienstag bis Donnerstag jeweils von 9 – 18 Uhr zum Preis von 21/26 Euro (Online-Tagesticket/Tagesticket) die Messe besuchen. (jb)

transport logistic

WIR SIND IHR DIENSTLEISTER FÜR ...

- ➔ Personalberatung
- ➔ Gefahrgutmanagement
- ➔ Arbeitsschutz
- ➔ Datenschutz
- ➔ Brandschutz



MIT UNS SIND SIE AUF DER SICHEREN SEITE!
ARGEFA CONSULTING
www.argefa-consulting.de

Hafen **news**Häfen
Anlagen

22 Krananlagen, darunter vier Container-Brücken mit einer Tragkraft von 35 Tonnen am Spreader (Container-Hebe-Geschirr), arbeiten in den HGK-Häfen. Im Niehler Hafen gibt es eine Trockenumschlaganlage mit 25 Tonnen Tragkraft für empfindliche Güter. Weitere Umschlaganlagen: eine Verladebrücke mit Drehkatze (40 Tonnen Tragkraft) und zwei RO-RO-Autoverlade-Anlagen (Roll-rauf-Roll-runter). Fremdfirmen betreiben eine Trockenumschlaganlage (zehn Tonnen), drei Schüttrohre sowie 23 Anlagen für den Umschlag gasförmiger und flüssiger Stoffe. (jb)

Häfen

Umschlag

Die vier HGK-Häfen schlugen 2010 folgende Mengen um (jeweils in 1.000 Tonnen): Deutz: 323; Niehl I: 2.432; Niehl II: 458; Godorf: 6.125. Der wasserseitige Umschlag betrug 9.338, der Landumschlag 3.357 Millionen Tonnen. Insgesamt kamen somit 12,695 Millionen umgeschlagene Güter zusammen. Der Container- und Wechselbrückenumschlag betrug 507.434 TEUs (Container-Einheit von 6,058 Metern Länge). 7.134 Schiffe wurden im letzten Jahr abgefertigt. (jb)

Cargo

Lok-Test



HGK-Experten testeten zwischen dem 21. Februar und 28. April die Großesellok Euro 4000 auf Verbrauch, Leistung, Wartungsintervalle und betriebsbedingte Erfordernisse. Genaue Ergebnisse stehen noch aus. Ende April überführte die HGK die Lok nach Saarbrücken und gab sie damit dem Eigentümer zurück. (jb)

Teil 1

Kran-Quartett
der Kölner Häfen

Sammeln, ausschneiden,
aufkleben, mitspielen!

In über 100 Jahren wurden die Krane in den Kölner Häfen immer größer und leistungsfähiger. War allein der Rheinauhafen zu seiner Eröffnung im Jahr 1898 noch mit 23 Kranen bestückt, taten im Jahr 1997 – auf alle Hafenstandorte verteilt – noch ganze 27 Krane ihren Dienst. Gleichzeitig stieg das Umschlagsvolumen im Laufe der Jahre an. – Eine Auswahl von aktuellen und historischen Großumschlaggeräten in Köln bietet das Kran-Quartett. In den nächsten Ausgaben bringt die Kölner Hafenzeitung 32 Krane: ein Quartett-Spiel zum Sammeln, Ausschneiden, Aufkleben und Mitspielen. Folge eins zeigt fünf aktuelle Krane im Hafen Niehl. (cg)

Einzelstück mit
internationaler
Besatzung

Immer wieder im April:
mit dem Koppelverband
El Niño und La Niña auf
dem Rhein unterwegs.

Von Christian Grohmann

Gemächlich tuckern El Niño und La Niña mit einer Schiffsladung Kali über den Rhein Richtung Antwerpen. An Bord des mit seinen beiden Einheiten 185 Meter langen Koppelverbands befinden sich Schiffseigner Rolf Bach, seine Ehefrau Phattharasuda und zwei Besatzungsmitglieder. Seit halb acht Uhr morgens sitzt Bach am Ruder. Von dem nächtlichen Liegeplatz am Fuße des Siebengebirges hat er es bis halb neun Uhr bis an die Bonner Kennedybrücke gebracht. Draußen weht eine frische Frühlingsbrise, drinnen läuft die elektrische Fußbodenheizung. Sichtlich genießt der 53-Jährige die Fahrt auf dem Rhein. „Hier ist zwar mehr Verkehr, aber richtig viel Platz“, schildert er, „das ist ein ganz anderes Fahren als zwischen Main und Donau, wo wir sonst unterwegs sind.“

24 Stunden Sicht. Dass Schubmotorschiff El Niño und Schubleichter La Niña gewöhnlich auf engen Gewässern unterwegs sind, zeigt schon die Ausstattung des Steuerhauses. Zwischen den Anzeigen für Schiffstechnik und Navigation mit meist kleineren Displays sind elf größere Bildschirme verteilt. Zwei davon befinden sich auf Kniehöhe des Schiffsführers und zeigen die Radarbilder von Bug- und Heckradar sowie die elektronische Wasserstraßenkarte. Sieben befinden sich oben auf dem Steuerstand. „Bei Schleusenfahrten habe ich über die Außenkameras alles im

Blick“, erklärt Bach. Zu seiner Linken zeigen zwei weitere Bildschirme auch einen Blickwinkel direkt vom Dach des Steuerhauses. „Mit der Wärmebildkamera habe auch in tiefster Nacht ein genaues Bild von den Abständen im Nahbereich um das Schiff“, sagt Bach. Außer auf der El Niño gibt es davon auf deutschen Schiffen nur noch eine.

„Neubau birgt hohes
Verschuldungsrisiko

Kompletter Umbau schafft Einzelstück. Die Kamera ist nicht das Einzige, was Bachs Koppelverband so besonders macht. 2007 ließ er El Niño komplett umbauen. Das 85 Meter lange Schubmotorschiff – 1956 als Haniel Kurier 52 in

In engem
Fahrwasser
und nachts
bewährt sich
die Wärme-
bildkamera.



Dienst gestellt – fasste bis dahin 1.400 Tonnen Ladung. Zusammen mit dem vorgespannten Schubleichter El Niño II brachte es der Verband somit auf etwa 2.650 Tonnen. Heute befördert das modernisierte Schiff zusammen mit dem Schubleichter La Niña rund 4.300 Tonnen über den Rhein. Bei zwei Drittel Leistung und 9,5 Kilometern pro Stunde liegt der Verbrauch bei stündlich 230 Litern Diesel. „Viele hatten diese Effizienz vor dem Umbau nicht für möglich gehalten“, berichtet Bach stolz.

Die Frage nach Umbau oder Neubau stellte sich dem Rheinland-Pfälzer in einer Zeit, als von einer aufziehenden Wirtschaftskrise noch nichts zu spüren war. „Ein Neubau birgt in jedem Fall ein hohes Verschuldungsrisiko. Bei einem Umbau könnten Probleme auftreten, wenn man nicht alle Details bedenkt“, beschreibt Bach die damaligen Entscheidungsgrundlagen. Als der technisch versierte Unternehmer schließlich in Erlenbach am Main Schiffbauingenieure fand, die seine zahlreichen Ideen prüfen und umsetzen konnten, entschied er sich für einen Totalumbau. So entstand aus dem in die Jahre gekommenen Gütermotorschiff nach seinen Vorstellungen ein hoch modernes Einzelstück.

Anhaltende Veränderung. Abgesehen von den beiden 930 PS starken Hauptantriebsmaschinen sowie dem selbst in Auftrag gegebenen Steuer-

haus, gab es viel zu erneuern. Als Erstes verkaufte Bach den alten El Niño II und ließ La Niña anfertigen. Der neue Leichter erhielt einen Bug mit besseren Strömungseigenschaften und eine trapezförmige Koppelverbindung. Allein durch diese Maßnahmen wuchs die Ladefähigkeit um rund 400 Tonnen. Um die Schleusenkammern an Main und Donau besser nutzen zu können, ließ Bach den Leichter mit einer Breite von 10,50 Meter bauen, ebenso das Schiff. Das verschaffte dem Verband ein harmonisches Gesamtbild.

Dazu musste die Werft Teile des Mittelschiffs ersetzen und eine zweite Stahlhülle um das ursprüngliche Schiff herum bauen. Das Ergebnis von 18 Monaten Planungs- und Bauzeit kann sich sehen lassen: fünf Prozent weniger Verbrauch, 500 Meter pro Stunde mehr Geschwindigkeit und 500 – 1.500 Tonnen mehr Ladung (je nach Wassertiefe). Mittlerweile ließ Bach das Motorschiff um weitere 20 Meter verlängern sowie die Schubkraft des Bugstrahlruder im Leichter erhöhen.

Weit gereist: Familie Bach. Die thailändische Flagge auf dem Radarmast sowie das deutsch-

thailändische Wappen auf dem Bug entgehen dem aufmerksamen Beobachter nicht. Der Grund lebt auf dem Schiff, heißt Phattharasuda Bach und ist gebürtige Thailänderin. „Flagge und Wappen sollen Kontakte zu anderen Thailändern, die sich mit uns oder meiner Frau austauschen wollen, herstellen helfen“, berichtet Rolf Bach. „Wenn ich in Thailand unterwegs bin, freue ich mich doch auch, wenn ich Deutsche treffe.“ Jedes Jahr verbringen die Bachs knapp einen Monat in Thailand. Ihre Wohnung bei Koblenz bewohnen sie nur wenige Tage im Jahr. Die eigentliche Heimat der Bachs ist und bleibt die Schiffswohnung. Bevor die 34-Jährige vor sechs Jahren an Bord ging, war ihr die Schifffahrt fremd. Inzwischen ist sie als Steuerfrau im Schifferdienstbuch eingetragen. Rolf Bach dagegen ist an Bord groß geworden. Sein erstes Schiff hat er dem Vater abgekauft. Dessen Vater wiederum hatte nach dem Krieg den Grundstein für die Schiffertradition der Familie gelegt.

Zum Verständnis der Schiffersprache lesen Sie das Glossar **Sprachegebrauch auf dem Wasser** auf Seite 8.



El Niño und La Niña vor der Deutzer Brücke.

110 Jahre Kölner
Rheinbrücken

„Eine faszinierende Zeitreise mit historischen Filmbildern aus über 110 Jahren Kölner Stadtgeschichte“, verspricht der Klappentext der DVD-Hülle. Kürzlich stellte Hermann Rheindorf die Chronik der Kölner Rheinbrücken im voll besetzten Foyer des Hafenamts vor. Der knapp zweistündige Film löste das Versprechen eindrucksvoll ein. Die erste Rheinbrücke entstand im vierten Jahrhundert in der Zeit des römischen Kaisers Konstantin. Im 20. Jahrhundert folgten dem rasanten Bau der technisch eindrucksvollen Kölner Brücken bald die Kriegszerstörungen. Deren Wiederaufbau und neue Brücken führten zum Zusammenwachsen der Stadt im Herzen Europas. Der Film vereint historische Filmaufnahmen aus Wochenschauen und Reiseberichten. Dazu kommen bislang unveröffentlichte Privataufnahmen sowie aktuelle Luftaufnahmen aller acht heutigen Kölner Rheinbrücken (inklusive der Leverkusener). (jb)



DVD: Chronik der Kölner Rheinbrücken, Köln 2010; ISBN-Nr. 978-3-9813237-4-0, 19,80 Euro.
www.rheindvd.de



CTS Container-Terminal GmbH

Das CTS Container-Terminal verkörpert das Idealbild einer Anlage des kombinierten Verkehrs und zählt mit seinem spezifischen Zuschnitt zu den leistungsfähigsten im Land.

Alle Leistungen rund um den Container:

- Verkauf
- Vermietung
- Reparatur
- Transport

Ihr Ansprechpartner: Johannes Stracken

Tel.: +49 221/75208-38
E-Mail: jost@cts.container-terminal.de

Intermodale Netzwerk-Lösungen

Das trimodale Leistungskonzept der CTS eröffnet die Verbindung zu den bedeutenden europäischen Seehäfen. Während der Straßen-transport über das dichte Autobahnnetz flexibel und schnell ist, bieten die hervorragenden Schienenanbindungen an transeuropäische Netze regelmäßige Verbindungen über lange Distanzen. In den letzten Jahren hat sich der Containertransport per Barge zu einem leistungsfähigen, zuverlässigen und umweltschonenden Transportträger entwickelt. In enger Zusammenarbeit mit den Auftraggebern entsteht ein auf die individuellen Bedürfnisse angepasster Modal Split, der keine Wünsche offen lässt. Sprechen Sie uns an!

CTS Container-Terminal GmbH
Rhein-See-Land-Service
Stapelkai / Niehl-Hafen
50735 Köln
Telefon: +49 221 75208-0
Telefax: +49 221 75208-43
www.cts.container-terminal.de

neska intermodal

WEAREIMPERIAL

1a	Container-Brücken
	EK 19
Betriebszeit:	seit 2005
Standort:	Niehl, Becken 2 Ost
Hersteller:	Kranbau Eberswalde
Kranbahn:	400 m
Kranspur:	60 m
Ausladung:	35 m ü. W./107 m Trav.***
Tragfähigkeit:	50 t
Antriebsart:	elektrisch
Güterarten:	Container

* ü. W. = über Wasser ** Trav. = Traverse

1b	Container-Brücken
	EK 17
Betriebszeit:	seit 1991
Standort:	Niehl, Becken 2 Ost
Hersteller:	PS Kran
Kranbahn:	400 m
Kranspur:	60 m
Ausladung:	12 m ü. W./86 m Trav.***
Tragfähigkeit:	45 t
Antriebsart:	elektrisch
Güterarten:	Container

* ü. W. = über Wasser ** Trav. = Traverse

2a	Vollportal-Doppellenker
	Kran 2
Betriebszeit:	1964 – 2000
Standort:	Niehl, Becken 1 West
Hersteller:	J. Pohlig
Kranbahn:	ca. 100 m
Kranspur:	14,70 m
Ausladung:	33/12 m
Tragfähigkeit:	8 t
Antriebsart:	elektrisch
Güterarten:	Greifer, Haken

2b	Vollportal-Doppellenker
	Kran 12
Betriebszeit:	seit 1961
Standort:	Niehl, Becken 2 West
Hersteller:	J. Pohlig
Kranbahn:	400 m
Kranspur:	11,50 m
Ausladung:	25/8,5 m
Tragfähigkeit:	8 t
Antriebsart:	elektrisch
Güterarten:	Greifer, Haken

2c	Vollportal-Doppellenker
	Kran 26a
Betriebszeit:	seit 1967
Standort:	Niehl, Becken 3 Ost
Hersteller:	PWH
Kranbahn:	350 m
Kranspur:	11,50 m
Ausladung:	25/8,5 m
Tragfähigkeit:	8 t
Antriebsart:	elektrisch
Güterarten:	Greifer, Haken

Bilder: HGK, Buchner, Grohmann, Privat, rheindvd.de, thinkstock.com



Auf dem Westkai im Hafen Niehl werden Container auf den Albatros-Express in Richtung Hamburg verladen.



Ein Feeder Schiff der Reederei Unifeeder übernimmt den Transport zwischen Hamburg und Sankt Petersburg.



Liebesgrüße aus Sankt Petersburg: Ford arrangiert den Focus in russischen Landesfarben.

Vom Rhein bis nach Russland

Kein ausländisches Fahrzeug verkauft sich in Russland so gut wie der Ford Focus. Viele Teile für die Produktion bei Sankt Petersburg kommen per Bahn und Schiff aus Köln.

Aus Russland erreichen die Autobauer am Rhein derzeit nur gute Nachrichten. Im ersten Quartal 2011 verkaufte Ford insgesamt 20.919 Fahrzeuge der Modellreihen Focus und Mondeo in Russland – 41 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Seit seiner Eröffnung vor zehn Jahren produzierte das russische Werk Vsevolozhsk mehr als 400.000 Focus-Modelle. Das Jubiläumsfahrzeug verließ am 23. März die wenige Kilometer von Sankt Petersburg entfernten Werkstore.

Über Hamburg auf die Ostsee. Auch der Standort Köln profitiert von der Beliebtheit der Wagen mit dem blauen Oval auf dem russischen Markt, denn etliche Bauteile für die russische Produktion kommen im Container direkt aus Köln. Um lange Lkw-Fahrten über rund 2.000 Kilometer zu vermeiden,

wurde bereits 2004 unter der Federführung der Geschäftsstelle Köln (Luft/Seefracht, Logistik) der Schenker Deutschland AG eine kombinierte Transportkette geschaffen. Seitdem haben etwa 37.000 Container aus Köln den Weg über die Ostsee nach Russland und zurück genommen.

Nur gute Nachrichten

Lediglich auf den letzten Kilometern kommt an beiden Enden der Transportkette der Lkw zum Einsatz. In Köln stellt die CTS Container-Terminal dafür elf Fahrer, die im Dreischicht-Betrieb von Montag bis Samstag arbeiten. Jeden Tag liefern sie etwa 30 leere High-Cube-Container mit 40 Fuß Länge bei den Ford Werken ab und bringen beladene Container zurück zum Westkai im Hafen Niehl.

Um 21 Uhr startet ein Zug mit dem Namen Albatros-Express zum Hamburger Hafen, wo die Seeverladung stattfindet.

Für rund 120 der High Cube Container geht es auf ein so genanntes Feeder Schiff der Reederei Unifeeder weiter durch den Nord-Ostsee-Kanal. Wenn das Schiff nach rund drei Tagen den Hafen von Sankt Petersburg erreicht, übernehmen Lkw den Transport nach Vsevolozhsk. Auf dem Rückweg nehmen die russischen Fahrer die Container inklusive leerer Transportbehälter wieder mit, damit sie wieder in Richtung Köln verschifft werden können. Bis auf wenige Tage im Jahr läuft diese Transportkette absolut zuverlässig: Wenn wie im März bis zu einem Meter starkes Eis den Hafen

von Sankt Petersburg blockiert, müssen die Eisbrecher Sonderschichten einlegen.

Beschäftigung für beide Standorte. Mit der Unterstützung vom Rhein haben im vergangenen Jahr knapp 70.000 Focus-Fahrzeuge das Werk bei Sankt Petersburg verlassen. Nicht genug, denn um die Nachfrage in dem weltweit größten Flächenland decken zu können, wurden und werden auch fertige Fahrzeuge von Europa nach Russland verschifft. Und nicht erst mit dem lokalen Produktionsstart des neuen Focus im Sommer 2011 rechnet Ford Russia mit weiter steigender Nachfrage: Seit April läuft die Produktion im Werk Vsevolozhsk im Dreischicht-Betrieb, der Autobauer hat 500 zusätzliche Mitarbeiter eingestellt. Mit der wachsenden Produktion dürfte auch das Kölner Container-Volumen in Richtung Sankt Petersburg zunehmen. (cg, jm)

Neu beim Verband: Vorstand und Logo

Seit dem 23. März gehört Torsten Kowalewsky dem Vorstand des Verbandes Kölner Spediteure und Hafenanlieger (VKSH) an. In der jährlichen Hauptversammlung beschlossen die zwölf anwesenden Mitglieder, den Rechtsanwalt in den Vorstand aufzunehmen. Darüber hinaus bewilligten sie die Einführung eines zeitgemäßen Logos für die 1867 gegründete Vereinigung: Künftig wird der Schattenriss eines Hafenkranes neben dem VKSH-Schriftzug bildlich verdeutlichen, womit sich die 14 Verbandsmitglieder beschäftigen. Bei einem italienischen Buffet mit Blick über die Container-Landschaft im Hafen Köln-Niehl ließen die Teilnehmer den Abend ausklingen. (jm)



Vorstand: Torsten Kowalewsky, Alfred Kranz, Norbert Nersath, Michael Pütz, Georg Baumann und Hans-Peter Wieland (v. l.).

Der Anwalt im Hafen

Goldene Brücken und die Kölner Häfen sind der Kanzlei Kowalex ein hohes Gut.

Auf dem Stapelkai im Niehler Hafen sind nicht allein Logistik-Unternehmen angesiedelt. Gleich das vorderste Bürogebäude teilen sich Neska und Schenker seit 2005 mit den Rechtsanwälten der Kanzlei Kowalex. Spezialisiert auf Transport- und Speditionsrecht hat Kanzleigründer Torsten Kowalewsky ganz bewusst die Büroräume im Hafen ausgewählt. „Für eine Kanzlei ist das sicher ein ungewöhnlicher Standort“, schmunzelt der 34-Jährige. „Mit Laufkundschaft wie auf den Ringen haben wir hier eher selten zu tun. Dafür bietet der Standort einen direkten Kontakt zu vielen unserer Mandanten und deren Tagesgeschäft.“ Wenn Logistik-Unternehmen einen Anwalt konsultieren, geht es meistens um Schadensabwicklung, nicht eingehaltene Lieferzeiten oder Haftungsfragen.

Einvernehmliche Lösung bevorzugt. Die Nähe zur Praxis ist Kowalewsky und seinen Mitarbeitern, zu denen auch Ehefrau und Rechtsanwältin Nina Kowalewsky gehört, in doppelter Hinsicht wichtig. „Die Paragraphen zu kennen ist nur die eine Sache. Erst wenn ich die Jura-Brille abnehmen und die Materie meinem Klienten verständlich darlegen kann, entwickelt sich eine echte Teamarbeit ohne Missverständnisse“, verrät der Absolvent der Uni Köln, der die einvernehmliche außergerichtliche Lösung der Gerichtsverhandlung vorzieht. „Goldene Brücken zu bauen, ist ein hohes Gut. Denn auch wenn man sich im Streitfall gegenübersteht, gilt: Man trifft sich im Leben immer zwei mal. Gleichwohl gilt es uns, die Interessen der Mandanten unmissverständlich zu vertreten und wenn nötig ein Verfahren bis zur endgültigen Entscheidung voranzutreiben.“

Spezialisierung auf die Logistik. Weil Kowalewsky sich für den Hafenstandort Köln einsetzen will, ist er mit seiner Kanzlei im Sommer 2010 dem Verband Kölner Spediteure und Hafenanlieger beigetreten. Ende März hat die Hauptversammlung den gebürtigen Kölner in den Vorstand aufgenommen. „Mein Ziel ist es, Verband und Hafen stärker in den Fokus der Öffentlichkeit zu rücken“, erklärt Kowalewsky die Ziele seines Engagements. „Köln verfügt über den zweitgrößten Binnenhafen Deutschlands –

aber vielen Kölnern ist das gar nicht bewusst.“

Langfristig will Kowalewsky noch stärker in die Logistik eintauchen. Die Fortbildung zum Fachanwalt für Speditions- und Transportrecht ist schon geplant. Dennoch wollen sich die Kowalex-Rechtsanwälte, zu denen neben den Kowalewskys auch Florian Messler und Vera Rabe gehören, neben den hafenspezifischen Rechtsthemen auch weiterhin mit den Fällen des Alltags befassen – von der dubiosen Internet-Abmahnung bis zum herabfallenden Kranhausgeländer. (cg)



Die Kowalex-Rechtsanwälte Florian Messler, Nina und Torsten Kowalewsky sowie Mitarbeiter Christian Klein (v. l.).

Verkehrsfachwirte-Lehrgang startet neu im Herbst

Einen berufsbegleitenden Vorbereitungskurs für die IHK-Prüfung zum/zur Verkehrsfachwirt/-in bietet der Verband Kölner Spediteure und Hafenanlieger auch 2011 an. Der Lehrgang entspricht dem Rahmenlehrplan der DIHK und vermittelt Kenntnisse und Fertigkeiten, um eigenständig in der kaufmännischen Steuerung von Unternehmen der Verkehrswirtschaft

arbeiten zu können. Der Lehrgang dauert zwei Jahre und findet jeden Samstag im Hafen Köln-Niehl statt. Zielgruppe sind Speditionskaufleute mit einjähriger Berufspraxis oder anderer kaufmännischer Ausbildung mit je nach Branche zwei oder fünf Jahren Berufspraxis. Die Kosten liegen bei zehn Teilnehmern bei etwa 100 Euro pro Monat. (cg)

info@verbandkoelnerspediteure.de



Bilder: Grohmann, Smals, Astragon, thinkstock.com

Das Kölner Bunkerboot gleitet zurück ins Wasser.

Gefährlicher Rost am Rumpf

Es ist Mitte März: Markus Steinbock schließt die Tür zum Steuerstand hinter sich zu. Keine 20 Meter entfernt säubert der Mitarbeiter einer Spezialfirma mit ohrenbetäubendem Dröhnen die stählerne Außenwand eines Schiffes. „Zum Glück haben wir das Getöse des Hochdruckreinigers schon hinter uns“, freut sich Steinbock. Er ist Schiffsführer auf der Köln Bunker 1. Gemeinsam mit Kollege Friedrich Andree ist er zur Werft in den Mülheimer Hafen gekommen, um die Schiffs-Tankstelle nach Reparaturarbeiten wieder zu Wasser zu lassen.

Galvanische Strömungen. Während der letzten Woche hat das 41 Meter lange und sechs Meter breite Bunkerboot einiges über sich ergehen lassen müssen, um ein neues Attest von der Schiffs-Untersuchungskommission zu erhalten. Ganz ähnlich

Alle fünf Jahre muss das Kölner Bunkerboot zum Schiffs-TÜV auf die Werft.

einer Hauptuntersuchung beim Auto ist diese Prüfung für ein Schiff alle fünf Jahre fällig. Die Ladung aus bis zu 240.000 Litern Schiffsdiesel (inzwischen nahezu schwefelfrei) zählt zu den Gefahrgütern. So wur-

Endlich wieder auf Fahrt

Markus Steinbock, Schiffsführer.



de auch eine neue Klassifikationsbescheinigung erforderlich. Die stellte der Germanische Lloyd aus, ein unabhängiger Dienstleister und neutraler Sachverständiger. Er sichert

das menschliche Leben und Güter auf See und schützt die Meere vor Verschmutzung.

Bis die Behörde und die Klassifikationsgesellschaft die begehrten Papiere ausstellen konnten, gab es einiges auf der Werft zu tun. Dazu gehörten neu angebrachte Warnschilder ebenso wie die Wartung der 340 PS starken Hauptmaschine. Andere Arbeiten – etwa das Versetzen des Radarmastes auf das Vorschiff – hatte sich die Besatzung gewünscht. Als dickster Brocken auf der Arbeitsliste der Werft stand jedoch der Austausch von zwei über sieben Quadratmeter großen Flächen auf beiden Seiten der Bordwände. „An diesen Stellen waren galvanische Strömungen am Werk“, berichtet Steinbock. Das elektrische Phänomen tritt auf, wenn zwei unterschiedliche Metalle in einer leitenden Flüssigkeit aufeinander treffen. Dabei verursachen sie verstärkte Korrosion, fressen also Löcher in den Rumpf.

Zurück ins Nass. Nachdem sich die neuen Außenwände in der Druckprüfung als dicht erwiesen haben, zuletzt auch die Sachverständigen-Gutachten positiv ausfallen, geht es für Köln Bunker 1 wieder zurück ins Wasser. Langsam schieben sich so genannte Hellingwagen mit dem Schiff in Richtung Hafenbecken. Keine 15 Minuten später sind die mobilen Konstruktionen aus Stahl und Holz unter der Wasseroberfläche verschwunden und Köln Bunker 1 schwimmt wieder. Markus Steinbock lacht. Er freut sich, dass es bald wieder auf Fahrt geht. (cg)



PC-Simulator Hafen 2011
Hersteller: Astragon
Preis: 19,99 Euro
Bewertung: ****
(Nur für wirkliche Hafen-Enthusiasten geeignet.)

schlagen werden, sei den Programmierern verziehen. Geht es bei dem Auftrag etwa um die Verladung von Kühl-Containern, kommt erschwerend der Faktor Zeit hinzu. Ohne Stauungs- und Lagerplan scheint es dem virtuellen Hafenbetreiber jedoch völlig egal, wo die Ware landet: Welche der im Hafen befindlichen Container an Bord gehoben werden sollen, bestimmt der Spieler. Eine Verladung

umgeschlagener Güter auf andere Verkehrsmittel ist meist nicht vorgesehen. Nur um Schüttgut abzuholen, finden einzelne Lkw den Weg in den Hafen. Güterzüge müssen mangels Gleisanschluss draußen bleiben.

Wirtschaft und Ressourcen. Wirklich überzeugend ist auch der Wirtschaftsmodus nicht. Die nach absolvierten Aufträgen gezahlten Summen lassen sich lediglich in Neuausschaffungen oder Reparaturen anlegen. Letztere treten nach dem Zufallsprinzip auf. Auch rüpelhaftes Verhalten ändert nichts daran. Ein Schadensmodell fehlt schlicht. Wo zudem keine Mitarbeiter delegiert, keine Schiffsfliegeplätze zugewiesen und keine Disposition vorgenommen wird, kommt die versprochene Hafenmanager-Rolle deutlich zu kurz. Dass die maximale 3D-Optionspalette selbst auf einem leistungsfähigen PC nicht ruckelfrei darstellbar ist, verwundert. Ohne einige der Optionen läuft das Spiel flüssig. Allerdings ist die Installation des älteren DirectX-9-Pakets erforderlich – mit neueren Versionen kommt die Software nicht zurecht. Ohne den von Astragon zum Download bereit gestellten Patch riskiert der Spieler zudem den völligen Stillstand des Hafenbetriebs. (cg)



Impressum

Sonderveröffentlichung des Verbandes Kölner Spediteure und Hafenanlieger e.V.

Stapelkai
50735 Köln

Für Postzuschriften:
Postfach 68 01 03
50704 Köln

Telefon: 0221-75208-20
Telefax: 0221-75208-9920

info@verbandkoelnerspediteure.de



Hafen Quiz

Wer weiß es?

Mitmachen und gewinnen!



Damalige Umweltministerin im Godorfer Hafen.

Frage: Welcher prominente Gast informierte sich 1995 über den Godorfer Hafen?

„Bei einem Blitzbesuch von 15 Minuten Anfang Mai ließ sie sich die Ausbaupläne erläutern.“ (Kran und Bahn, Mitarbeiterzeitschrift der HGK, 8. Mai 1995).

Die Lösung senden Sie bitte an: HGK, Abteilung M z. Hd. Herrn Jens Buchner Postfach 250348, 50519 Köln.

Oder schreiben Sie eine E-Mail an: hafenzeitung@hgk.de

Absender nicht vergessen!

Einsendeschluss ist der **15. Juni 2011**. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Zu gewinnen gibt es 3 DVDs des Films Chronik der Kölner Rheinbrücken von Hermann Rheindorf.


Hohenzollern- und Deutzer Brücke.

Als Gewinner des letzten Rätsels wurden gezogen: Dieter Thomashoff, A. Weber, Hildegard Rochold und M. Appold (alle aus Köln) sowie Amd Bagusat aus Monheim (werden schriftlich benachrichtigt).

Die richtige Antwort lautete: 123 Tonnen (Gewicht der Vossloh Euro 4000).

Impressum

Kölner Hafenzeitung

Herausgeber:
Häfen und Güterverkehr Köln AG
Harry-Blum-Platz 2, 50678 Köln
Tel.: 0221-390-0

Redaktion:
Jens Buchner (jb) [verantwortlich],
Jan Zeese (jz), Hans-Wilhelm Dünner (dü),
Christian Grohmann (cg), Judith Mattke (jm)
E-Mail: hafenzeitung@hgk.de

Anzeigen:
Manfred Keweloh, SUT Verlags GmbH
Tel.: 0221-5693 3512
E-Mail: khz-anzeigen@schiffahrtundtechnik.de

Konzeption, Layout und Produktion:
mdsCreative GmbH
Neven DuMont Haus
Amsterdamer Straße 192, 50735 Köln
Klaus Bartels (verantwortlich),
Sandra Ingenhorst, Tobias Neuhaus (ton)

Verlag und Druck:
M. DuMont Schauberg
Expedition der Kölnischen
Zeitung GmbH & Co. KG
Neven DuMont Haus
Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln

Tae: miteinander verdrehte **Fasern**, **Garne** und so genannte **Kardeelen**.

Vorstandswechsel bei der HGK

Seit 1. Mai ist Horst Leonhardt Vorstandssprecher der HGK. Er löst den in den Ruhestand gegangenen Dr. Rolf Bender ab. Den zweiten Vorstandsposten besetzt nun Uwe Wedig.

Horst Leonhardt, 56, ist seit Anfang 2004 Vorstand bei der HGK und seit Jahresbeginn 2009 Geschäftsführer des Kölner Stadtwerkes. Nach der Ausbildung für den gehobenen nichttechnischen Eisenbahndienst übernahm Leonhardt schon früh Verantwortung bei den Eisenbahnunternehmen KfBE und KBE. Seit Gründung der HGK 1992 absolvierte er dort folgende Stationen: Leiter der Bereiche Organisation/Personalentwicklung, Cargo/Kontraktlogistik sowie Marketing/Akquisition/Strategische Geschäftsfelder. Januar 2006 berief das Eisenbahn-Bundesamt Horst Leonhardt in den unabhängigen Netzbeirat. Dort berät der Eisenbahn-Experte DB-Netz bei Fragen der Infrastruktur und vertritt die Interessen der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Gute Perspektiven für die HGK

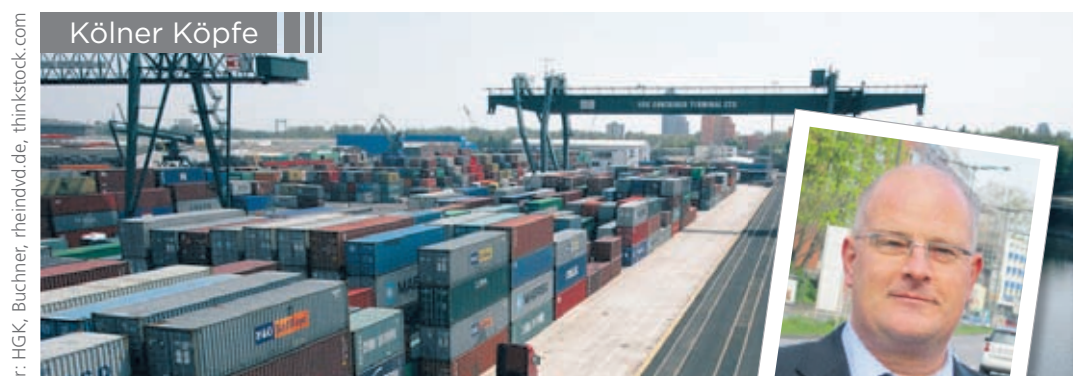
Diplomkaufmann Dr. Rolf Bender verlässt nach 19-jähriger HGK-Betriebszugehörigkeit das Sprecheramt des Vorstands. Er hatte es seit 2004 inne, seit 1994 war er HGK-Vorstand. Der bald 65-jährige Finanz- und Logistikfachmann besetzte im letzten Jahrzehnt auch nationale und internationale Verbandsämter. So etwa als Vizepräsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Präsident des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) oder Präsidiumsmitglied des europäischen Verbandes der Binnenhäfen (EVB). Rolf



Horst Leonhardt, Dr. Rolf Bender, Uwe Wedig (v. l.).

Bender steht für den Umbau der HGK vom Hafen- und Eisenbahnbetrieb zum modernen Logistikunternehmen.

Als neuer Vorstand kommt der Speditionskaufmann und Fachökonom Uwe Wedig zur HGK. Der 51-Jährige war seit 1999 Vorstand der HTAG in Duisburg. Die Massengutspedition mit den Stärken Importkohle- und Kontrakt-Logistik ist seit 2002 ein Tochterunternehmen der HGK. Der Logistik-Fachmann freut sich auf die HGK als spannendes Unternehmen mit guter Marktposition. Diese erfolgreiche Entwicklung will er weiter vorantreiben. Im Schienengüterverkehr und der geplanten Betriebsgemeinschaft mit den Neuss-Düsseldorfer Häfen sieht er gute Perspektiven. (jb)



Kölner Köpfe

ROLF SCHULKE

HGK-Umweltbeauftragter und Projektleiter Hafenausbau

Umweltbeauftragter und Projektleiter Hafenausbau Godorf – zwei Beschreibungen einer Stelle. Rolf Schulke besetzt sie bei der HGK. Ein Widerspruch? „Nein, keineswegs“, antwortet der 49-jährige Techniker mit Zusatzstudium Umweltschutz. Eher stamme aus dieser Doppelfunktion die härteste Nuss, an der er seit Längerem knacke. Wegen des derzeitigen Stopps des Baus in Godorf würden viele Chancen für den Umweltschutz verpasst. „Denn ohne Ausbau fahren weiterhin tausende Lkw-Transporte mitten durch Köln. Und die mit dem neuen Hafenbecken verbundene modernste Sicherheits-

und Umwelttechnik wird auch nicht umgesetzt.“ Das wurmt den dreifachen Familienvater. Ganz wie es seiner Art entspricht, handelt er sachlich-kompetent, wenn er, wie er sagt, „sich gern durch die komplizierten Gesetz- und Verordnungswerke gräbt.“ Und dabei schaut, „was wie betrieblich im Hafen- und Eisenbahnbetrieb der HGK umsetzbar ist.“ Um dann das Vorgeschriebene zum Beispiel in den Arbeitsablauf der Lok-, Wagen- oder Kranwerkstatt zu übertragen. „Da gehört schon viel Menschenkenntnis und technisches Wissen dazu“, sagt Schulke. Auch müsse er stets die Kostensei-

te beachten. Ein Beispiel: Er belegte, dass eine geänderte Wartung der Container-Terminals in Niehl wasserrechtlich in Ordnung ist. Die großen Benzin-Abscheidanlagen und Rückhaltevorrichtungen dürfen seitdem regelmäßig von eigenen, dazu extra ausgebildeten Mitarbeitern geprüft werden. Teure Fremdfirmen-Wartungen entfallen. „Mehr Selbstständigkeit durch mehr Kompetenz“, bilanziert Schulke. Sein aktuelles Projekt: Energie-Effizienz-Analyse der HGK. Aus den Ergebnissen sollen bald konkrete Sparziele und Maßnahmen abgeleitet werden. (jb)

Glossar

Sprachgebrauch auf dem Wasser



Verlegen

Innerhalb eines Hafens parken Binnenschiffe nicht etwa um – sie verlegen. Erfolgt der Ortswechsel ohne eigenen Antrieb, spricht man von verholen.



Steuerhaus

Beherrbergt den Fahrstand eines Binnenschiffes, auch Ruderhaus genannt. Bei Seeschiffen spricht man von der Brücke.



Lukendeckel

Satteldachförmige Elemente aus Blech oder Aluminium, die den Laderaum vor Regen, Spritzwasser und Sonnenlicht schützen.



Schubmotorschiff

Im Gegensatz zu einem Schubboot verfügt das Schubmotorschiff über einen eigenen Laderaum. Bis auf die technische Vorrichtung für den Schubbetrieb ist es ein normales Frachtschiff.



Schubleichter

Eine Schiffseinheit ohne eigenen Antrieb, die von einem anderen Schiff geschoben wird.



Gangbord

Bezeichnet den Laufgang neben dem Laderaum eines Binnenschiffes.



AIS

Automatic Identification System. Übermittelt Schiffs-, Fahr- und Positionsdaten an andere Wasserfahrzeuge, damit diese ein elektronisches Lagebild erstellen können.



Berg- und Talfahrt

Bewegt sich ein Schiff stromabwärts Richtung Meer, fährt es zu Tal. Bewegt es sich landeinwärts in Richtung Quelle, spricht man von einer Bergfahrt.



Koppelverband

Bezeichnet die Einheit aus Schubmotorschiff und Schubleichter, die genau aufeinander abgestimmt ist.



Hauspartikulier

Steht bei einem verladenden Unternehmen unter Vertrag und fährt für dieses regelmäßig Ladung. Partikulier sind in der Binnenschiffahrt tätige Unternehmer, die nicht mehr als drei Schiffe besitzen und meist auch selbst darauf leben und arbeiten. (cg)