



KÖLNER

HAFENZEITUNG

Zeitung der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Jahrgang 3 | Nummer 4 | Dezember 2011 | www.hgk.de



Bilder: Rieger, Grohmann, thinkstock.com

Editorial



Alfred Kranz, Vorsitzender des
Verbands Kölner Spediteure e. V.

Liebe Kölnerinnen und Kölner,

die Kölner Häfen sind ein Hotspot der weltweit boomenden Logistik- und Speditionsbranche. So lag der Gesamtumsatz des Logistikmarktes in Europa im Jahre 2010 bei 930 Milliarden Euro, darunter Deutschland mit 210 Milliarden Euro, Tendenz wachsend. Die Logistikbranche ist die Drittgrößte in Deutschland und bietet jungen Menschen hervorragende Berufsperspektiven. Der Hafenstandort Köln als zentraler Verkehrsknotenpunkt verbindet die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße, die von den hier ansässigen Logistikunternehmen im Rahmen intermodaler Transportketten genutzt werden. Viele junge Leute interessieren sich für die spannende und abwechslungsreiche Tätigkeit in der Logistikbranche, die Möglichkeiten im In- und Ausland eröffnet. Hier setzt der Verband Kölner Spediteure und Hafenanlieger e. V. mit seinen aktiven Bemühungen zur Unterstützung der Aus- und Weiterbildung in seinen Mitgliedsbetrieben an. Dass wir dabei Erfolg haben und jüngst auch wieder von der IHK ausgezeichnet wurden, können Sie in dieser Ausgabe der KHZ nachlesen.

Ihr Alfred Kranz

RheinCargo

Gute Gespräche mit der NDH

Die Gespräche sind weit fortgeschritten, die Aufsichtsräte der HGK und des Stadtwerke-Konzern haben zugestimmt: Die HGK verfolgt weiter engagiert ihr Ziel, in den ersten Monaten 2012 mit den Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH) das Gemeinschaftsunternehmen RheinCargo an den Start zu bringen. Dann würden der Hafenumschlag und das Eisenbahngeschäft beider Unternehmen unter einem Dach geführt. Der Vorteil liegt auf der Hand: Zusammen können HGK und NDH ihren Kunden bessere Angebote für die regionalen und internationalen Güterverkehre machen. (jz)

Container-Riese Navitas

Zugpferd für die Kölner Wirtschaft

Die Navitas ist eines der größten Containerschiffe auf dem Rhein. Im Wochentakt pendelt das 135-Meter-Schiff zwischen Köln und Antwerpen. Mit an Bord: bis zu 420 Container und Henrik Jiskoot, der Schiffseigner. Lesen Sie mehr auf Seite 4. (jz)

Lachende Kinder, große Maschinen

Im Niehler Hafen ist immer viel los. Aber dieser Andrang überstieg alle Erwartungen: Mehr als 3.500 Interessierte nutzten die 1. Kölner Hafentage zum Spaziergang zwischen Containerstapeln, Güterkranen und Lokgiganten.

Technik. Köln ist eine der wichtigsten europäischen Logistikdrehscheiben. Mehrere Zehntausend Arbeitsplätze sind mit den Häfen verbunden, obwohl hier direkt nur einige Hundert Menschen arbeiten. Nur im Hafen treffen sich die wichtigsten Verkehrsmittel: Bahn, Lkw und Schiff. In den hoch technisierten Anlagen werden enorme Gütermengen in höchster Geschwindigkeit bewegt. Ein Kranführer schlägt in einer Stunde bis zu 25 Container um, welche wiederum jeweils bis zu 30 Tonnen wiegen. So werden allein im Niehler Hafen pro Jahr mehr als

Am 9. Oktober 2011 lud die HGK zum Tag der offenen Tür. Mehr als 3.500 Besucher kamen.



Buntes zwischen Loks und Kranen: der Clown Claus Augenschmaus.

500.000 Boxen umgeschlagen, von denen die meisten nicht länger als 24 Stunden auf dem 1,3 Millionen Quadratmeter großen Hafenareal bleiben.

Das enorme Interesse an den Kölner Hafentagen macht aus Sicht der HGK erneut deutlich, welche Faszination das Thema Logistik für viele Men-

schen ausmacht. Besonders erfreulich: Viele Nachbarn des Hafens und Anwohner aus Niehl, Nippes oder Merkenich waren zu Gast.

Premiere. Die 1. Kölner Hafentage waren eine Kooperation der HGK mit der IHK Köln und den Quarzwerken in Frechen. Das Programm ging über drei Tage: Am Freitag hatten die HGK, die IHK und der Verband der Schriftsteller zu einer „Literarischen Rheinfahrt“ ins Hafentag geladen. Am Samstag waren Interessierte in zwei Bussen auf Fotoexkursion unterwegs. Am Sonntag folgten dann tausende Kölner der Einladung, auf Güterloks zu steigen, Werkstätten zu besichtigen, mit dem Schienenbus zu den Quarzwerken zu fahren oder ein Löschboot der Feuerwehr in Aktion und Gleisschweißer bei der Arbeit zu beobachten. (jz)

HGK schreibt schwarze Zahlen Auch für 2011 Gewinn erwartet

Der Aufschwung lässt nach, das spürt die HGK. Nach einem guten ersten Halbjahr ließ seit dem Sommer das Wachstum im Regionalverkehr nach. Im überregionalen Geschäft blieb die HGK dagegen stark. Insgesamt rechnet das Unternehmen deshalb auch 2011 wieder mit schwarzen Zahlen. Die weiteren Aussichten sind durchwachsen. Die HGK erwartet für die kommenden Monate einen nur langsam wachsenden Gesamtmarkt. Deshalb will das Unternehmen seinen Anteil am gesamten deutschen Verkehr steigern und so zusätzliche Transporte für sich gewinnen. (jz)

Versorgung gesichert trotz Wetterkapriolen

Niedrigwasser am Rhein.

Dem Binnenschiffer geht es wie dem Landwirt: Es gibt nur zu viel oder zu wenig Regen. Dabei ist der Rhein der zuverlässigste Güterverkehrsweg Deutschlands. Der Zehnjahresdurchschnitt des Pegels bei Köln, das so genannte Mittelwasser, beträgt 3,23 Meter. Extremes Niedrigwasser ist in der Vergangenheit bisher selten gewesen. Köln erlebte in den vergangenen zweihundert Jahren im Herbst nie Wasserstände unter einem Meter Kölner Pegel.

Anders in diesem Jahr: Im Herbst beeinträchtigte bereits die zweite extreme Trockenperiode 2011 die

Binnenschifffahrt. Schiffe können zum Teil weniger als die Hälfte der üblichen Menge laden, wobei das Aufkommen der zu transportierenden Gütermenge gleich bleibt. Die Kunden machen ihre Bestellungen nicht vom Wetter abhängig. Die HGK reagierte erneut flexibel: Dank der starken Eisenbahnsparte sorgt das Unternehmen für den sicheren Zu- und Abfluss der Güter. „Das Wetter in diesem Jahr war einmalig. Dieses außergewöhnliche Ereignis zeigt: Wir müssen die trimodalen Verkehre stärken! Wir brauchen die intelligente Verbindung von Bahn, Schiff und Lkw!“, sagte HGK-Vorstandssprecher Horst Leonhardt. (jz)



Hafennews

Klimawandel am Rhein

Mehr Wasser im Winter



Niedrigwasser im Mittelrheintal.

Das Wetter in diesem Jahr ist zwar außergewöhnlich, aber: Bis 2050 hat der Klimawandel keinen Einfluss auf die Rheinschifffahrt. Das berichteten Gewässer- und Wetterexperten des Projektes Kliwas Ende Oktober in Berlin. Langfristig werde jedoch der winterliche Rheinpegel steigen und der Sommer häufiger Trockenperioden mit sich bringen. Dann können die Schiffe im Sommer weniger laden und man wird neue Schiffstypen mit weniger Tiefgang bauen. Seit März 2009 untersuchen die Forscher, welche Auswirkungen steigende Temperaturen und veränderte Niederschläge auf den Schiffstransport haben. (cg)

Bürgersprechstunden

Information und Dialog

Sechs Termine, rund 400 Besucher und viele gute Gespräche: Im Laufe des Jahres 2011 sind die HGK-Bürgersprechstunden zu einer Plattform für den Austausch und die Information in Logistik-Fragen geworden. Dabei ging es oft, aber nicht nur um den Ausbau des Godorfer Hafens. Das erfolgreich etablierte Format will die HGK im kommenden Jahr fortsetzen: Fachleute stellen aktuelle Themen zum Güterverkehr vor, interessierte Bürger fragen und diskutieren. (jz)

Alle bisherigen Vorträge unter www.hgk.de → Service → Bürgersprechstunden



Suche nach Flächen

Logistikregion Rheinland



Das Projekt „Logistikregion Rheinland“ bei der HGK.

Im Rheinland bildet sich eine neue Logistikinitiative. Gemeinsam mit den Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH) unterstützt die HGK das Projekt „Logistikregion Rheinland“. Es sprach unter anderem NRW-Staatsekretär Dr. Günther Horzetzky. Wirtschaft und Verwaltung wollen so die bestehenden Logistikflächen besser nutzen und zusätzliche Flächen erschließen. Unter der Federführung des Rhein-Kreises Neuss und mit Unterstützung der Stadt Köln suchen die Projektpartner zugleich nach Möglichkeiten, ihre Güterbahnen weiter zu vernetzen. „Diese Herausforderungen können wir nur gemeinsam mit den Nachbarn bewältigen“, betont HGK-Vorstands-sprecher Horst Leonhardt. (jz)

Zwischen Bahnen, Kranen und Containern

Das waren die Hafentage 2011.

Hafen Niehl I – ein spannender Ort, an den selten Besucher kommen. Beim Tag der offenen Tür am Sonntag, den 9. Oktober nutzten mehr als 3.500 Interessierte die Gelegenheit zum Spaziergang auf dem Hafenterrain. Familien mit Kindern bestimmten das Bild, darunter auffällig viele Väter mit ihren Söhnen. Bei strahlendem Sonnenschein reichten die Parkplätze, Zuwege und Pendelbusse kaum aus. „Das planen wir beim kommenden Mal größer“, versprach ein Unternehmenssprecher. (jz)



Hier werden Kinderträume wahr: Kinder als Rangierer und Lokführer. Die HGK sucht übrigens Nachwuchs...



Sonst im Gleisbau und an Oberleitungen im Einsatz: Ein Hubsteiger sorgte für Übersicht beim Kölner Hafentag.





Was passiert eigentlich, wenn ein Gleis bricht? Die Oberbauschweißer der HGK zeigten, was sie können.



Ein Bahnhof für 400.000 Container

HGK investiert in ihre Infrastruktur für Schienenumschlag.

Der Bau des neuen Umschlag-Terminals im Kölner Norden hat begonnen. Am 24. Oktober gaben Peter Lüttjohann, Referatsleiter für Güterverkehr und Logistik im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und HGK-Vorstandssprecher Horst Leonhardt den Startschuss.

Drehkreuz. „Wenn wir den Güterverkehr der Zukunft bewältigen wollen, müssen wir heute in die Infrastruktur investieren“, sagte Horst Leonhardt beim Baustart im Industriepark Köln-Nord. Die HGK errichtet dort ein neues Drehkreuz für den Schienengüterverkehr. In mehreren Baustufen entstehen auf dem ehemaligen Raffinerie-Gelände rund 100 Arbeitsplätze. An neun Gleisen mit sechs Kränen sollen insgesamt bis zu 400.000 TEU pro Jahr zwischen Schiene und Straße umgeschlagen werden.

Anfang 2014 will die HGK die erste Baustufe abgeschlossen haben und in der Nähe des Autobahn-Anschlusses Niehl 69.300 TEU im Jahr umschlagen. Der weitere Ausbau erfolgt in mehreren Schritten entsprechend der Marktentwicklung.

Bundesregierung. Die Kosten der ersten Baustufe betragen insgesamt 22,5 Millionen Euro, die zu 75 Prozent vom Bundesverkehrsministerium gefördert werden. Der Industriepark Köln-Nord wird wesentliche Bedeutung für den Güterumschlag der Region haben und fügt sich damit sehr gut in die Politik der Bundesregierung, Verkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Die Förderung des KV-Terminals sei daher auch ein wichtiges Anliegen der Bundesregierung, hob Peter Lüttjohann vom Bundesverkehrsministerium, hervor. (jz)



Startschuss für ein Millionenprojekt: Die HGK-Vorstände Horst Leonhardt (l.) und Uwe Wedig mit dem Zuwendungsbescheid des Verkehrsministeriums.



Bilder: Grohmann, Rieger, Zeese, thinkstock.com

24 hours trimodal CTS

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

Hafennews

Streusalz-Vorrat
Trocken
eingelagert


Streusalz im Niehler Hafen.

Logistikdrehscheibe Niehl. Hier wird umgeschlagen, was Köln benötigt. Aktuelles Beispiel: Am Hansekai wurden im Oktober 2011 mehrere Tausend Tonnen Streusalz eingelagert. Es dient als zusätzlicher Vorrat für die Straßen und Wege in der Region. Diese Vorräte werden nach zwei besonders harten Wintern in Folge zurzeit kräftig aufgestockt. In der Trockenumschlaghalle im Niehler Hafen ist das wasserempfindliche Gut bestens aufgehoben. (jz)

Sicherheitsbescheinigung
Nun auch für
die Niederlande

Im Juli 2011 hat die HGK die EU-Richtlinie für die Eisenbahnsicherheit erfolgreich umgesetzt. Dies galt zunächst für Deutschland. Im November 2011 kam die Sicherheitsbescheinigung für die Niederlande hinzu. Damit darf die HGK-Eisenbahn weitere fünf Jahre auf den öffentlichen Netzen des Nachbarlandes verkehren. Dies gilt für das konventionelle Schienennetz von ProRail ebenso wie für die Eisenbahninfrastruktur von KeyRail, der Betuwe-Strecke von Zevenaar nach Kijfhoek und der Hafenbahnstrecke Kijfhoek – Maasvlakte. (jz)



HGK am Rotterdamer Hafen.

Hafenrundfahrt IHK
Die Ausschüsse
tagen an Bord

Es war eine Sitzung an besonderer Stelle: Am 24. Oktober hatte die IHK Köln die Mitglieder des Industrie- und des Verkehrsausschusses an Bord der MS Rheinperle geladen. Auf dem Programm stand eine Tour durch die Kölner Häfen. Während der rund dreistündigen Fahrt arbeiteten die Unternehmensvertreter ein volles Programm ab. In Vorträgen ging es unter anderem um die Geschichte der Kölner Häfen, deren heutige Bedeutung für die Wirtschaft und die Zukunftserwartungen des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen. (jz)


Mit 31
schon der
eigene Chef

Henrik Jiskoot und die „Navitas“
versorgen Köln mit Containern.

Von Christian Grohmann



Henrik Jiskoot prüft die elektronische Ladeliste.



Die „Navitas“ steuert den Niehler Hafen an.

Einer fehlt noch. Henrik Jiskoot schaut noch einmal genau nach. Die Ladeliste auf dem Bildschirm bestätigt das. Der 31-jährige Niederländer geht hinüber zum Fahrstand und lässt sich in den schweren Ledersessel vor Hebel, Schaltern und Radarbildschirmen sinken. „Ladung, Papiere – fast alles vollständig. Nur der letzte Container lässt auf sich warten“, seufzt er. 45 Minuten dauert die Fahrt vom Leverkusener Chempark in den Niehler Hafen. Etwa genauso lange hat der junge Partikulier nun schon mit seinem 135 Meter langen Schiff gewartet. „Navitas“ steht vorn und hinten auf dem Rumpf. „Das ist Latein und bedeutet Eifrigkeit“, erklärt Jiskoot. Klar, dass die Besatzung es kaum abwarten kann, wieder in Fahrt zu kommen.

Komplett. Endlich steht der Lastwagen mit der begehrten Box auf dem Kai. Per Knopfdruck startet Jiskoot die beiden jeweils 1.103 Kilowatt starken Schiffsdieselmotoren. Steuermann Maurice Hoogveen steht draußen auf einem der Container und gibt dem Kranführer per Handzeichen Anweisungen.

Ein kurzes metallenes Donnern klingt durch das Schiff, dann ist die Ladung komplett. Jiskoot schaltet die Navigationsgeräte ein, Hoogveen und ein Matrose machen die Leinen los. Langsam löst sich das Schiff von der Kaimauer und nimmt Fahrt Richtung Niehler Hafen auf. Das dort angesiedelte CTS Container-Terminal ist die letzte Station auf seiner Rundreise von und nach Rotterdam.

„Zu Hause rumsitzen?
Das ist nicht mein Ding!“

Nach Plan. Einmal pro Woche ist die „Navitas“ in Köln zu Besuch. Das verlangt der Fahrplan, denn Jiskoot hat sein Schiff fest an einen Containerliniendienst verchartert. Bis zu 420 Container fasst der Laderaum des 2007 in Russland gebauten und in den Niederlanden fertiggestellten Schiffes, das außer Rhein und Maas kaum andere Gewässer kennt.



Und es geht weiter:

Kran-Quartett
der Kölner Häfen

Umschlagtechnik im Wandel der Zeit: Halbportalkrane, deren wasserseitige Kranbahn ebenerdig am Kai und deren landseitiges Gleis am Lagerschuppen verlegt wurden, sind heute nicht mehr gefragt. Mit dem Einzug der Container haben sich Verladebrücken durchgesetzt, die zum Teil auch für Massengüter genutzt werden. Aber auch Spezialkrane für den trockenen Umschlag von nassempfindlichen Gütern gibt es in den Kölner Häfen. Das Kran-Quartett bietet Krangeschichte und Technik-Details auf 32 Spielkarten zum Sammeln, Ausschneiden, Aufkleben und Mitspielen. Verpasste Karten gibt es auf der HGK-Internetseite im Hafenzeitungs-Archiv. (cg)

www.hgk.de (unter: Service → Downloads)

1d Container-Brücken

EK 52

Betriebszeit:	seit 1983
Standort:	Niehl, Molenkopf
Hersteller:	Aumund
Kranbahn:	360 m
Kranspur:	72 m
Ausladung:	21 m ü. W./93 m Trav.**
Tragfähigkeit:	40 t
Antriebsart:	elektrisch
Güterarten:	Haken, Greifer, Container

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

4b Halbportalkrane

Kran 31a

Betriebszeit:	1964 bis 1999
Standort:	Rheinauhafen
Hersteller:	PHB
Kranbahn:	200 m
Kranspur:	10,76 m
Ausladung:	20 m
Tragfähigkeit:	3 t
Antriebsart:	elektrisch
Güterarten:	Haken, Motorgreifer



„Mein inzwischen verstorbenen Vater hat mit der Containerfahrt in den 80er Jahren angefangen“, berichtet Jiskoot, während er stromaufwärts steuert. „Unsere Fahrten mit der alten „Navitas“ gingen oft bis nach Basel. Aber seit 15 Jahren fahren wir nun schon als Hauspartikulare für Alcotrans.“

Schicht. Gemeinsam mit seiner Besatzung wohnt Jiskoot für jeweils eine Woche an Bord. Dann kommt eine Ablöse-Crew für die nächste Tour. Ständig auf dem Schiff zu leben, das kann er sich nicht mehr vorstellen, auch wenn er gerne mal einen Abstecher in die Hafenstädte am Rhein macht. „Dafür habe ich zu viel Spaß an kaufmännischen Tätigkeiten, Kontakten und Personalmanagement“, erklärt Jiskoot, der neben der „Navitas“ noch drei Schubleichter besitzt, die er an andere Unternehmen vermietet. Zu Hause rumsitzen? Das ist nicht sein Ding.



Alle Instrumente im Blick: Fahrstand der „Navitas“ (oben). Wenn der letzte Container an Bord ist, geht es weiter.

4c

Halbportalkrane

Kran 34

Betriebszeit:	1937 bis 1995
Standort:	Rheinauhafen
Hersteller:	MAN Nürnberg
Kranbahn:	160 m
Kranspur:	10,76 m
Ausladung:	20 m
Tragfähigkeit:	5 t
Antriebsart:	elektrisch
Güterarten:	Haken, Greifer

5a

Andere: Portal-Drehkran

Kran 21

Betriebszeit:	1969 bis 2005
Standort:	Niehl, Becken 3 West
Hersteller:	J. Pohlig/PHB
Kranbahn:	94 m
Kranspur:	11,50 m
Ausladung:	28 m
Tragfähigkeit:	10 t
Antriebsart:	elektrisch
Güterarten:	Haken, Motorgreifer

Bilder: HGK, Wünsche, Grohmann, Behrendt, Ford, thinkstock.com

80 Jahre Ford in Köln

Vom Fließband auf den Fluss



Das Fließband endet nicht auf dem Werksgelände. Schon früh hatte Henry Ford dafür gesorgt, dass Komponenten möglichst günstig ihren Weg in seine Hallen finden, und ganze Autos wieder hinaus: Seit 1925 brachten Binnenschiffe die Fahrzeugbauteile aus Übersee zur Montage in den Berliner Westhafen. Nachdem er 1931 seinen ersten echten Produktionsstandort in Deutschland im Kölner Stadtteil Niehl eröffnete, ging ein Teil der Produktion per Binnenschiff zu den Händlern. Damals fertigten rund 620 Mitarbeiter knapp über 6.000 Autos.

Heute bauen rund 17.300 Menschen in der Domstadt die Modellreihen Fiesta und Fusion. 400.000

Stück allein im Jahr 2010. Mehr als ein Viertel der Produktion wird zum Export auf dem Rhein verschifft. Dabei setzt Ford seit 1983 auf spezielle Autotransporter, die ohne teure und zeitaufwendige Kranverladung auskommen: Über eine Rampe erreichen die frisch produzierten Fahrzeuge auf eigener Achse die Parkdecks an Bord. Damit ist der Schiffstransport günstiger als Lkw oder Zug. Dachte der Firmengründer in erster Linie noch an die Kosten, zählt inzwischen auch der Umweltfaktor: Durch die Verlagerung der Transporte von der Straße auf den Rhein werden jährlich rund 1.000.000 Liter Dieselmotorkraftstoff eingespart, haben die Ford-Logistiker 2007 errechnet.



+ DVD-Tipp: Und das Band läuft weiter... 80 Jahre Ford-Produktion in Köln; ASIN: 3981323793, 14,80 Euro zzgl. Porto. www.rheindvd.de

Auch der erste echte Produktionsstandort in Köln brauchte einen eigenen Hafen (Bild links). Kein Kran nötig: Heute fahren die Autos über eine Rampe auf das Binnenschiff.



24 hours trimodal CTS

CTS Container-Terminal GmbH

Die CTS Container-Terminal GmbH ist ein mittelständisches Unternehmen im Hafen Köln Niehl. Zu den Kernkompetenzen zählen der Containerumschlag und die Verschiffung von Containern in die Seehäfen. Daneben bietet die CTS ihren Kunden alle Serviceleistungen rund um den Container sowie deren Vermietung und Verkauf an.

Wir arbeiten im Mehrschichtbetrieb in der Regel von montags bis freitags, bei betrieblichem Erfordernis aber auch am Wochenende. Zur Verstärkung unseres Teams suchen wir eine/n

gewerbliche/n Mitarbeiter/in

Der Aufgabenschwerpunkt liegt in der Kontrolle eingehender Container und der Schadensdokumentation.

Von unserem / unserer künftigen Mitarbeiter/in

- Führerschein der Klasse B
- gute Deutschkenntnisse in Wort und Schrift
- sorgfältige und genaue Arbeitsweise und Zuverlässigkeit
- hohe Einsatzbereitschaft und Belastbarkeit
- Flexibilität, Mobilität und Teamfähigkeit
- Lernbereitschaft und eine schnelle Auffassungsgabe

Wir bieten neben einer leistungsgerechten Vergütung und guten Sozialleistungen eine ansprechende Tätigkeit in einem motivierten Team.

Wir freuen uns über aussagefähige Bewerbungsunterlagen auch sehr erfahrener Mitarbeiter/innen. Bitte senden Sie diese unter Angabe Ihrer Entgeltvorstellungen und möglichem Eintrittsdatum per E-Mail oder Post 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

WEARE IMPERIAL

IHK ehrt neska

Bestnote für neska-Azubi.

Wer nach abgeschlossener Prüfung seine IHK-Urkunde in den Sartory-Sälen abholen darf, hat nicht nur eine nervenaufreibende Lernphase erfolgreich hinter sich gebracht: Der Absolvent oder die Absolventin dürfen sich zu den Besten ihres Jahrgangs zählen. Zur diesjährigen Feierstunde am 25. Oktober hatte die Industrie- und Handelskammer zu Köln 439 von rund 12.000 Prüflingen mit ihren Familien eingeladen. Mit dabei: Ein frisch gebackener Kaufmann für Speditions- und Logistikdienstleistungen der Firma neska Schiffsahrts- und Speditionskontor.



Alfred Kranz (r.) schult die Auszubildenden der neska-Gruppe aus drei Jahrgängen.

Einblick. Auch das im Niehler Hafen ansässige Unternehmen erhielt eine besondere Anerkennung der IHK für herausragende Leistungen in der Berufsausbildung. Denn schließlich kann selbst der smarteste Azubi nicht ohne die Unterstützung seines Ausbildungsbetriebes brillieren. Um seine Nachwuchsfachkräfte entsprechend zu fördern, setzt Michael Wittmann auf ein besonderes Konzept. „Ihren Vertrag schließen die Azubis mit neska ab. Aber die Ausbildung findet zum Teil auch beim CTS Container-Terminal sowie bei der Firma Pohl statt“, erklärt der neska-Prokurist und Leiter der Kölner Niederlassung. „Bei allen drei hier im Hafen ansässigen Unternehmen der Imperial-Gruppe erhalten die Berufseinsteiger umfangreiche Einblicke in die Abwicklung der jeweiligen Güterklassen.“ Das gilt für konventionellen Schüttgut-Umschlag ebenso wie für Container oder nässeempfindliche Güter wie Papier. Mit Bahn, Binnenschiff und Lkw finden sich auch alle Verkehrsträger im Ausbildungsplan wieder.

Konzept. Darüber hinaus nehmen die Azubis – aktuell sind es neun Speditionskaufleute und zwei Lagerlogistiker – wöchentlich an innerbetrieblichen Unterrichtseinheiten teil. Betreut werden sie dabei von den Ausbildern Alfred Kranz, Andree Port, Bastian Stefan und Oliver Haas. „Dass unsere Azubis regelmäßig zu den Jahrgangsbesten gehören und eine Auszeichnung auch für uns als Betrieb mitbringen, freut uns und zeigt, dass das Ausbildungskonzept aufgeht“, bekräftigt Wittmann. Bis Ende Dezember erwartet er noch weitere Bewerbungen für das Ausbildungsjahr 2012, damit neska auch 2016 wieder in den Sartory-Sälen vertreten ist. (cg)

Intermodaler Lehrplan nötig

Der Anteil intermodaler Transporte auf Schiff und Schiene wächst. Förderprogramme und wachsendes Umweltbewusstsein unterstützen diesen Trend. „Die meisten Azubis in den Logistikunternehmen der Kölner Häfen bekommen den Wandel hautnah mit. Die Lehrpläne der Kölner Berufsschulen konzentrieren sich dagegen einseitig auf Lkw-, See- und Lufttransport. Binnenschifffahrt und Eisenbahn fehlen häufig“, bemängelt Alfred Kranz, Vorsitzender des Verbandes Kölner Spediteure e. V. „Dabei brauchen junge Leute eine umfassende theoretische Ausbildung über die logistischen Potenziale aller Verkehrsträger, um bei künftigen Kapazitätsengpässen auf der Straße auch alternative Transportwege sicher beherrschen zu können“. (dÜ)

Mit vernetzten Informationen gegen die Wartezeit

EU-Forschungsprojekt Rising verbessert Hafenbetrieb in Köln.



Wo Container bis in den späten Abend umgeschlagen werden, ist Optimierung besonders gefragt.

Leuchtanzeige auf dem Bahnsteig, Zugverspätungen auf dem Handy: Was das Fahrgastinformationssystem für den Berufspendler ist, sind die River Information Services (RIS) für den Terminal Operator. Bei Verspätungen im Hafen ist es mit Kaffee und Zeitung vom Kiosk aber nicht getan. „Hier am CTS Container-Terminal laufen Lkw-, Bahn- und Schiffsverkehre zusammen“, erklärt Stefan Kowasch, Teamleiter der Abteilung Barge Operations. „Leerlauf kostet richtig Geld. Allerdings lässt er sich vermeiden, wenn wir nur rechtzeitig Bescheid wissen.“

Daten nutzen. Zwar kennt das Binnenschiff keine Staus, Pegelstände, Schleusenzeiten oder belegte Liegeplätze können die Pünktlichkeit dennoch beeinflussen. Viele Daten sind zwar verfügbar – bislang aber kaum vernetzt. Damit das Containerterminal im Niehler Hafen seinen Überblick über die Verkehrssituation auf dem Wasser verbessern und präziser reagieren kann, arbeiten Kowasch und Projektmanager Ralf Kirion gemeinsam mit dem Bremer Institut

für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) an dem EU-Forschungsprogramm Rising mit. Die Abkürzung steht für River Information Services for Transport & Logistics. „Ziel ist es, die bereits



Stefan Kowasch liefert Praxisdaten für die Vernetzung von Verkehrsinformationen auf den Wasserstraßen.

verfügbaren RIS-Technologien in die Praxis zu integrieren“, erklärt Kirion. Wenn Wasserstraßendaten, Schiffsposition, Betriebs- und Beladungszustand automatisch ausgewertet und verknüpft werden, kann die Terminalmannschaft genaue Ankunftszeiten ablesen, Arbeitskräfte und -gerät sinnvoll einteilen. Das Management kann anschließend leichter prüfen, ob sich die Abweichung in Zukunft vermeiden lässt. Und der Kunde erhält per Online-Portal einen Einblick, wo sich seine Ware gerade befindet. Genau wie bereits bei Paketdiensten üblich.

Ab auf's Wasser. Nach knapp drei Jahren Forschung haben CTS und ISL eine Kranplanungssoftware programmieren lassen. Die befindet sich gerade in der Erprobungsphase. Projektmanager Kirion und Teamleiter Kowasch sind zuversichtlich, dass sich die Mühen gelohnt haben. „Je zuverlässiger die Abläufe im Hafen funktionieren, desto mehr Landverkehre können wir aufs Wasser holen. Das schont die Umwelt und entlastet die Straßen“, unterstreicht Kirion. (cg)

Weiterbildung

Hafenanlieger bieten Fortbildung zum Verkehrsfachwirt an

Auch 2012 will der Verband Kölner Spediteure und Hafenanlieger wieder einen berufsbegleitenden Vorbereitungskurs für die IHK-Prüfung zum Verkehrsfachwirt/zur Verkehrsfachwirtin anbieten. Anhand des Rahmenlehrstoffplans der DIHK vermittelt der Lehrgang Wissen und Kompetenz, um eigenständig in der kaufmännischen Steuerung von Unternehmen der Verkehrswirtschaft arbeiten zu können. Der Schwerpunkt des Lehrgangs liegt auf dem Güterverkehr. Über zwei Jahre treffen sich die Teilnehmer jeden

Samstag im Hafen Köln-Niehl, wo branchenkundige Dozenten sie zu Themen wie Konzeption und Realisierung von Verkehrsdienstleistungen, Verkehrsrecht oder Personalmanagement unterrichten. Zielgruppen sind Speditions-, Eisenbahn- oder Schiffsfahrtskaufleute mit einjähriger Berufspraxis. Auch mit anderen kaufmännischen Ausbildungen ist eine Teilnahme möglich, wenn je nach Branche zwei oder fünf Jahre Berufspraxis vorliegen. Die Kosten liegen bei zehn Teilnehmern bei etwa 100 Euro pro Monat, der Kurs soll im vierten Quartal 2012 starten. (cg)

Weitere Auskünfte

erteilt Ansprechpartnerin Judith Mattke unter: ☎ www.verbandkoelnerspediteure.de, info@verbandkoelnerspediteure.de



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



Auch das gehört zur Ausbildung: Katharine Behne beim Großreinschiff auf dem Schulschiff „Rhein“.

Eine Simulator-Fahrt im Schiffer-Berufskolleg, Duisburg.

Gesucht wird: eine spannende Ausbildung

So wohnen und arbeiten junge Binnenschiffer auf einem modernen Tankmotorschiff.

Lohnendes Ziel: Binnenschiffer als Beruf

Schiffsführerin statt Kapitän

Ausgebildete Binnenschiffer/innen haben gute Berufsaussichten.

Der Ausbildungsplatz von Katharine Behne ist rund 15 Meter lang, vier Meter breit und hört auf den Namen „Beber“. Es ist ein Aufsichtsboot des Wasser- und Schiffsamtes Uelzen, mit dem die Mitarbeiter etwa den Zustand von Flüssen und Kanälen inspizieren oder Baggerpontons an ihren Arbeitsort bringen. Wer an Bord arbeitet, muss sowohl die Schiffstechnik samt Antrieb, Navigations- und Kommunikationseinrichtungen beherrschen, als auch die Verkehrsregeln und die Besonderheiten der Wasserstraße kennen. „Der Beruf bietet viele interessante Aspekte“, berichtet Behne. Schon länger hatte die Abiturientin die Schifffahrt ins Auge gefasst; hatte auch über ein Nautik-Studium nachgedacht. „Aber auf dem Binnenschiff ist man deutlich näher an der Heimat.“

Unterwegs. Nur wenige Ausbildungsberufe bieten echten Allroundern schnelle Aufstiegschancen und gute Bezahlung. Binnenschiffer/in ist einer davon. Die Arbeit an Bord fordert technische, kommunikative und organisatorische Fertigkeiten. Wer später einmal als selbstständiger Partikulier fährt, muss auch kaufmännisch fit sein. Darüber hinaus verlangt der Beruf Teamfähigkeit, häufiges Arbeiten im Freien bei jedem Wetter und manchmal auch lange Reisezeiten. „Von zu Hause weg zu sein, fällt manchmal schwer“, räumt Behne ein. Dennoch kann sie sich vorstellen, auf einem Tank-

oder Gütermotorschiff zu arbeiten und quer durch Europa unterwegs zu sein.

Komfort. Die Entbehrungen des Schifferberufes werden kompensiert von abwechslungsreichen Tätigkeiten, interessanten Hafenstädten und Landschaften, in denen andere Leute Urlaub machen. Hinzu kommt, dass viele Arbeitgeber komfortable Bordwohnungen, eine attraktive Aufteilung von Arbeit und Freizeit sowie ein ordentliches Gehalt bieten. Manche Angestellte zum Beispiel sind ab-

„Frauen können die Arbeit genauso gut.“

wechselnd zehn Tage an Bord und zehn Tage zu Hause. Schon Auszubildende im ersten Lehrjahr erhalten eine Grundvergütung von 860 Euro im Monat. Wer später sein Schiffsführer-Patent in der Tasche hat und die Verantwortung über Schiff, Besatzung, Ladung oder Passagiere trägt, dem überweist der Arbeitgeber zwischen 3.000 und 3.800 Euro pro Monat. Eine Perspektive, die auch Katharine Behne reizt: „Gerne würde ich in der Binnenschifffahrt bleiben und auch mein Patent machen.“ Die Chancen dafür stehen gut, bestätigt

der Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt: Das Durchschnittsalter des fahrenden Personals ist hoch, wer heute eine Ausbildung macht, hat gute Aufstiegsmöglichkeiten.

Lehrstoff. Während die praktische Ausbildung an Bord stattfindet, kommen die Azubis für den schulischen Teil für mindestens zwölf Wochen im Jahr nach Duisburg. Der Unterricht am Schiffer-Berufskolleg Rhein ist umfangreich und beinhaltet Planung sowie Organisation von Transporten, Schiffseinsätzen und Bordleben, Wartung und Pflege der Schiffstechnik, sowie Havariemaßnahmen und Navigation. Dafür steht ein europaweit einzigartiger Flachwasser-Fahrsimulator zur Verfügung. Während der Blockunterrichtswochen wohnen die Azubis auf dem Schulschiff „Rhein“, wo auch zusätzliche Lehrgänge angeboten werden. Trotz der vielen männlichen Kameraden herrscht unter den Azubis nur selten ein rauer Umgangston. „Jedoch müssen sich Frauen in diesem Beruf immer ganz anders beweisen und durchsetzen, als Männer dies müssen“, berichtet Behne. „Frauen wird oft weniger zugetraut, obwohl sie die Arbeit genauso gut machen können.“ (cg)

Detaillierte Informationen zum Beruf sowie eine Liste der Ausbildungsbetriebe gibt es auf www.schulschiff-rhein.de unter dem Menüpunkt „Ausbildung“.

Mit Wasserstoff über Kanäle und Seen

Neue Energiequellen machen die Binnenschifffahrt umweltfreundlicher.



50 Cent Zero-Emission-Aufschlag pro Fahrschein werden auf der „Nemo H2“ fällig.

Wo tausende Tonnen Ladung flussaufwärts transportiert werden, ist der altbewährte Dieselmotor noch lange nicht wegzudenken. Trotzdem forscht die Binnenschifffahrt schon fleißig an neuen Antriebsformen. Wer genau hinsieht, findet die Versuchsträger in den verzweigtesten Winkeln des europäischen Wasserstraßennetzes: Auf dem alten britischen Kanalnetz, in den Grachten von Amsterdam oder auf der Hamburger Binnenalster dampfen bereits die Passagierschiffe von morgen. In die Atmosphäre pusten sie nichts anderes als Wasserdampf.

Schiff. „Ross Barlow“, „Nemo H2“ und „Alsterwasser“ heißen diese voneinander völlig unabhängig entwickelten Prototypen. Bereits 2007 befreite eine Arbeitsgruppe der Universität Birmingham das Kanal-Hausboot „Ross Barlow“ von

seinem alten Dieselmotor samt Getriebe und Tank, setzte den neuen Antrieb ein und schickten das Boot auf Testfahrt. Ganz anders lief es bei „Nemo H2“ und „Alsterwasser“ ab. Sie wurden schon von der Kiellegung an als Wasserstoff-Fahrgastschiffe konzipiert. Seit 2008 und 2009 sind diese Schiffe ohne Schadstoffausstoß im Linienbetrieb auf dem Wasser unterwegs.



Entwurf der „Nemo H2“.

Wasser. Das Prinzip von Antrieb und Energieversorgung ist bei allen drei Schiffen sehr ähnlich: Brennstoffzellen lassen den in Tanks gespeicherten Wasserstoff

mit Luftsauerstoff zu Wasser reagieren, dabei entsteht elektrische Energie. Diese wird in Batterien gespeichert, die wiederum die Bordsysteme und einen elektrischen Fahrmotor speisen. Während die „Alsterwasser“ über zwei Brennstoffzellen mit je 48 Kilowatt Leistung und „Nemo H2“ über eine Zelle mit 70 Kilowatt Leistung verfügt, arbeitet die wesentlich kleinere „Ross Barlow“ mit fünf Kilowatt Brennstoffzellenleistung und einem 320 Watt starken Solarpanel. Allerdings bringt es das Hausboot gerade mal auf Schrittgeschwindigkeit, während die für je rund 100 Passagiere konzipierten größeren Geschwister auf 14 und 16 Kilometer pro Stunde kommen. Dagegen müssen „Alsterwasser“ und „Nemo H2“ im Regelbetrieb einmal täglich ihre Tankstelle anfahren, während „Ross Barlow“ bis zu vier Tage durchfahren kann. (cg)

Hafen Quiz

Wer weiß es?

Mitmachen
und gewinnen!

Frage:
Welches ist der drittgrößte
Binnenhafen Deutschlands?



Welcher Hafen ist zu sehen?

Die drei größten Binnenhäfen
Deutschlands liegen am Rhein.
Marktführer ist Duisburg.
Köln folgt auf Platz 2.

Doch:
Wer ist die deutsche Nummer 3
der Binnenhäfen?

- a) Bonn
b) Neuss-Düsseldorf
c) Dortmund

Die Lösung
senden Sie bitte an:

HGK
z. Hd. Herrn Jan Zeese
Harry-Blum-Platz 2
50678 Köln

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

Absender nicht vergessen!

Einsendeschluss:
15. Dezember 2011

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Zu gewinnen gibt es
drei Mal zwei Karten für die
Karnevalssitzung der Karnevals-
gesellschaft Feuriger Elias am
4. Februar 2012 in der HGK-Fest-
halle (Schwarzer Weg, Wesseling).

Als Gewinner des letzten Rätsels
wurden gezogen:
Ida Meinig, Bernhard Claßen (beide
Köln), Manfred Birkenbeul, Bornheim
(werden schriftlich benachrichtigt).

Die richtige Antwort lautete:
Hafen Niehl



Industriebahn: Rückgrat der Dormagener Wirtschaft.

100 Jahre Industriebahn

In Zons und Nievenheim – immer auf Achse für die Wirtschaft.

Die Industriebahn Zons-Nievenheim ist das Rückgrat der Dormagener Industrie. Seit einem Jahrhundert verbindet sie die Wirtschaft der Region mit den deutschen und europäischen Verkehrsnetzen. Die Autobahn kam als zweite Hauptverkehrsader erst gut ein halbes Jahrhundert später hinzu. Am 29. November 1911 gründeten die Stadt Zons und die Gemeinde Nievenheim die Industriebahn Zons Nievenheim. Gründungskapital: 300.000 Reichsmark. Bald wurde die Bahn zum Rückgrat der Industrialisierung in Dormagen. Sie lockte Metallwerke und Chemieindustrie, Zuckerfabriken und Brauereien an den Rhein. Der nahe gelegene Strom bot beste Schiffverbindung.

In der Geschichte der Industriebahn ging es auf und ab. Ein Boom nach der Gründung, Rückschritte während Weltkriegen und Wirtschaftskrisen. 1945

war der Transport fast zum Erliegen gekommen. Im Wirtschaftswunderland ging es wieder steil bergauf. Zwischen 1945 und 1950 vervielfachten sich die Transporte. 1984 erreichte sie ihren damaligen Beförderungsrekord von 580.180 Tonnen. Heute transportiert die Bahn jährlich mehr als eine Million Tonnen.

Im Verbund stärker. 1975 ging die Industriebahn an die Stadt Dormagen über. 2005 übernahm die HGK das Unternehmen. Mit 28 Wagons und einer Diesellok ist und bleibt die Industriebahn das Zugpferd für die regionale Industrie. Sieben Mitarbeiter der HGK in Nievenheim sorgen dafür, dass pro Tag vier Züge mit bis zu 140 Wagons ein und ausgehen. Spektakulär sind die täglichen Alu-Transporte: 30-Tonnen schwere Barren fährt die Bahn vom Hafen Stürzelberg zum angeschlossenen Aluminium-Werk. (jz)



Kleine Anfrage

Gibt es Seeschiffe im Niehler Hafen?

Die Zeiten der Hanse und Seeschifffahrt in Köln sind eigentlich vorbei. Im Niehler Hafen hält die HGK noch eine Umschlaganlage für Schiffe vor, die auch im küstennahen Hochseebereich fahren können – so genannte Küstenmotorschiffe, kurz Kūmo. Zuletzt legte ein solches Kūmo im März 2010 in Niehl an. (jz)

In der Rubrik „Kleine Anfrage“ beantwortet die Redaktion ab sofort Ihre Fragen. Haben Sie eine „Anfrage“? Dann schreiben Sie an:
hafenzeitung@hgk.de



Kölner Köpfe

MAGDALENA BECKER

Auszeichnung als „Bester Nachwuchs“

Die HGK bildet aus. Und diese Ausbildung ist richtig gut. Um deutschlandweite Preise zu gewinnen, müssen Azubis aber noch ein bisschen mehr mitbringen. Dieses „bisschen mehr“ hat Magdalena Becker. Das erkannte auch der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Die VDV-Akademie ehrte die 23-Jährige (im Bild links) im Oktober 2011 in der Kategorie „Duales Studium“ als beste Absolventin Deutschlands. Magdalena Becker absolvierte bei der HGK eine IHK-Ausbildung zur Kauffrau für Spedition und Logistikdienstleistung in Verbindung mit einem Logistikmanagement-Studium. Ihre Abschlussarbeit verfasst sie zum Thema „Wissensmanagement bei der Häfen und Güterverkehr Köln AG“. In der Bachelor-Prüfung erreichte sie

91 Prozent der möglichen Punkte, also die ausgezeichnete Note 1,3. „Ich arbeite gerne bei der HGK. Die Eisenbahnwelt ist noch vielseitiger als sie von außen scheint“, sagt Magdalena Becker, die sich heute im Key-Account-Management der HGK um die Kundenbetreuung der Regionalverkehre inklusive des Pricings kümmert. Sie trägt den Hochschulgrad Bachelor of Arts (B.A.) und arbeitet bereits an weiteren Abschlüssen: Sie will den Master of Business Administration (MBA) an der University of Wales mit einem Master of Science in IT-Management einer Pariser Wirtschaftsuni verbinden. Auch im Job hat sie noch einiges vor: „Die Eisenbahn-Logistik birgt viel Potenzial. Ich freue mich bei dieser Entwicklung dabei zu sein.“ (jz)

Bilder: HGK, NDH, Schenk, Zeese, thinkstock.com

Entlastungshafen Godorf

Verfahren gestartet

Der Rat der Stadt Köln hat die Aufstellung eines Bebauungsplanes für den Ausbau des Godorfer Hafens beschlossen. Am 13. Oktober stimmte eine Mehrheit für das Projekt, das im Juli Gegenstand von Kölns erster Einwohnerbefragung gewesen war. Die HGK plant den Bau eines zusätzlichen Beckens am Godorfer Hafen. Dies verkürzt die Vor- und Nachlaufkosten für die Kunden vor Ort und schafft neue Umschlagmöglichkeiten. Fachleute erwarten zudem eine spürbare Verkehrsentslastung für Köln. (jz)

Verkehrsminister

Herbstkonferenz in Köln



Verkehrsminister besichtigen den Hansesaal.

Freizeit-Schifffahrt, Wassersport und Wassertourismus stärker berücksichtigen – das forderten die Verkehrsminister der Länder von Peter Ramsauer auf ihrer gemeinsamen Tagung im historischen Rathaus zu Köln am 5. und 6. Oktober. Hinsichtlich der geplanten Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hatte sich der Bund bereit erklärt, neben der transportierten Tonnage weitere Entscheidungskriterien zu berücksichtigen. (cg)

Antwerpener Hafentag

Zu Gast in Köln

Der Antwerpener Hafen ist ein Branchenriesen. Am 15. November luden die Belgier zum „Antwerpener Hafentag in NRW“ nach Köln. Auf dem Programm stand unter anderem eine Rundfahrt durch die Kölner Häfen. Später diskutierte HGK-Vorstandssprecher Horst Leonhardt mit Danny Deckers und Dieter Lindenblatt vom Hafenbetrieb Antwerpen. Tenor: Köln und das Rheinland sind natürliche Partner der Seehäfen, die nur zusammen mit einem gut aufgestellten Hinterland ihre Aufgaben bewältigen können. (jz)

Loktaufe zum Abschied

Klaus Meschede
verlässt die HGK

Die Lok- und Wagenwerkstatt der HGK hat eine neue Leitung. Ludger Schmidt hat am 1. Oktober die Verantwortung übernommen. Der 45-jährige Schmidt wechselte im Mai zur HGK. Der langjährige Bereichsleiter Klaus Meschede wechselt in den Ruhestand – und freute sich zum Abschied über eine Class 66, die ab sofort seinen Namen trägt. „Ohne Klaus Meschede wäre es schwer vorstellbar, dass die Class 66 heute auf europäischen Gleisen unterwegs ist“, stellte Ludger Schmidt zum Abschied die Verdienste Meschedes heraus. (jz)



Klaus Meschede und die frisch getaufte Lok.

Impressum

Kölner Hafenzeitung

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

Redaktion:
Jan Zeese (jz) [verantwortlich],
Hans-Wilhelm Dünner (dÜ),
Christian Grohmann (cg), Margit Knott (mk),
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

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