



KÖLNER

HAFENZEITUNG

Zeitung der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Jahrgang 5 | Nummer 2 | Mai 2013 | www.hgk.de



Bilder: Wörning, Pläßmann HGK

Vier Knoten an zwei Polen

Köln erwartet eine weiter kräftige Zunahme des Güterverkehrs in Containern. Die Terminal-Betreiber sind darauf vorbereitet.

1992 wurden am Terminal Köln-Niehl rund 60.000 Standard-Container (TEU) umgeschlagen. 15 Jahre später lag die Umschlagleistung des Hafens fast zehn Mal so hoch. Seitdem schwankt der Umschlag je nach Lage der Konjunktur um die 500.000 TEU. Das Bundesverkehrsministerium erwartet auch in Zukunft eine kräftige Steigerung der Binnenschifffahrt. Der Container-Verkehr auf dem Rhein von und zu den Seehäfen wächst Prognosen zufolge besonders stark.

Alternativen stärken. Diese Entwicklung kommt nicht von ungefähr. Bereits seit langem wird gefordert, die Binnenwasserstraße als wirtschaftlich sinnvolle Alternative zum Straßengüterverkehr zu stärken. Zugleich bauen die nahegelegenen Seehäfen massiv aus. Deren Güter kommen zu einem großen Teil aus NRW oder gehen dorthin. Beim weiteren Transport denkt gerade Rotterdam deshalb im Sinne von Schiene und Wasserstraße. 45 Prozent der Container sollen von neuen Anlagen per Binnenschiff und 20 Prozent per Eisenbahn ins so genannte Hinterland gebracht werden.

Gute Lage nutzen. Es mag den rheinischen Stolz treffen, aber: Mit dem Begriff Seehafen-Hinterland ist auch die Domstadt gemeint. Kölns Lage am Rhein mit direkten Verbindungen zu den Seehäfen in Belgien und den Niederlanden bietet der hiesigen Wirtschaft einen echten Standortvorteil. Köln hat eine gute Chance, den Wirtschaftsverkehr der Zukunft sinnvoll zu bewältigen. Dafür muss allerdings noch einiges geschehen. Die hiesigen Logistiker setzen angesichts

des zunehmenden Güteraufkommens auf Arbeitsteilung. Die einzelnen Terminals konzentrieren sich auf ihre jeweiligen Spezialitäten und erhöhen so das Abwicklungstempo. Eine Vermischung der See- und Land-Verkehre verringert die Produktivität der Terminalbetreiber. Zugleich nutzt das „bipolare Konzept“ die geographischen Voraussetzungen der Domstadt.

Kurze Wege, niedrige Kosten. Der Schwerpunkt industrieller Tätigkeit in Köln liegt längst nicht mehr in der Stadtmitte. In den vergangenen Jahrzehnten haben sich stattdessen zwei Pole herausgebildet – je einer im Norden und im Süden. Ziel der regionalen Logistikplanungen von Ende der 80er-Jahre bis heute ist es, den Güterverkehr möglichst direkt an diesen Industriepolen aufzunehmen. Kurze Wege zwischen Kran und

„Kurze Wege sparen Geld und Diesel

Werkstor sparen Diesel und schonen die Umwelt. Vor allem aber machen günstigere Transportkosten Schiff und Bahn insgesamt wirtschaftlich attraktiv. Denn: Inzwischen machen die Kosten für den Transport per Binnenschiff nur etwas mehr als 30 Prozent der Gesamttransportkosten nach Rotterdam aus. Der Rest entfällt auf Bewegungen, Fahrten und Umschläge in der Region. Der Weg auf übervollen Autobahnen um Köln herum zu weiter entlegenen Anlagen ist für viele Verlagerer unattraktiv.

Bipolar die beste Leistung. Für eine leistungsfähige Güterverkehrs-Logistik setzt Köln auf vier Knoten an den zwei Polen. Der Hafen Köln-Niehl ist und bleibt die zentrale Drehscheibe des Kölner Nordens. Er kann den Bedarf des Kölner Nordens auch in Zukunft abdecken. Wenige

Kilometer entfernt wird das Terminal Köln-Nord ab 2014 den Betrieb aufnehmen. Hier werden zukünftig bis zu 400.000 Standard-Container (TEU) pro Jahr vom Lkw auf den Zug und umgekehrt verladen. Damit ergänzt es die bestehenden DB-Anlagen am Terminal Eifelhof im Süden der Stadt. Güter aus Niehl, Merkenich, Dormagen, Leverkusen und Umgebung haben zukünftig einen deutlich kürzeren Weg vom Fabrikator bis zur Verladung auf den Zug. Bleibt der Godorfer Hafen. Zusammen mit dem Bahnterminal Eifelhof ist er ein wichtiger Infrastrukturnode für Güterverkehr am südlichen Pol. Sein Ausbau kann innerstädtische Transportwege verkürzen. Er bedient ein eigenes Potenzial aus seinem direkten Umfeld. Dies senkt die Logistikkosten für Unternehmen im Kölner Süden, in Wesseling, Brühl, Hürth und Umgebung. Zudem spart der Umschlag nahe der Aufkommensquellen und -ziele Transportfahrten. Dies entlastet die Umwelt zusätzlich. (jz)

Hafeninfos

Wichtige Fachbegriffe im Container-Verkehr

Der **Kombinierte Verkehr** ist eine besondere Form des Güterverkehrs, bei der Lkw-Sattelaufleger oder andere Ladeeinheiten wie **Container** oder **Wechselbrücken** über längere Distanzen auf der Schiene oder der Wasserstraße transportiert werden. Der Lkw wird nur über eine kürzere Strecke eingesetzt, um die Container und Wechselbrücken zur Bahn oder zum Binnenschiff hin zu transportieren oder am Entladeort abzuholen und auszuliefern.

Seeverkehr verbindet Hafenstandorte. Der Hauptlauf erfolgt über das Wasser. Der Transport erfolgt mit stapelbaren Stahlboxen. Verkehre in Wechsel-

brücken oder Sattelauflegern sind **Landverkehre** zwischen zwei Standorten ohne Bezug zum Seeverkehr – etwa nach Osten oder Süden. Für den Landverkehr sind meist durch mit Planen bedeckte Auflieger im Einsatz. Diese lassen sich leichter entladen als die massiven See-Container, sind dafür aber nicht stapelbar.

Der Begriff **Ladeeinheit** beschreibt die tatsächliche Zahl der Boxen, unabhängig von deren Größe. Die Berechnung von Lade- oder Umschlagkapazität erfolgt in **TEU**, dem Standardmaß für 20-Fuß-Container (etwa sechs Meter). (jz)

Editorial



Alfred Kranz, Vorsitzender Verband Kölner Spediteure und Hafenanlieger e.V.

Liebe Kölnerinnen und Kölner,

die jüngste Konferenz der Verkehrsminister aus Bund und Ländern war sich einig: Die Modernisierung der Infrastruktur wurde jahrzehntelang verschlafen. Hauptleidtragender der Einschränkung und Sperrung von Autobahnbrücken ist die Logistikwirtschaft. Aber auch der Individualverkehr im Stadtgebiet Köln ist betroffen: Für 30 Jahre alte Ampelanlagen gibt es keine Ersatzteile mehr, für den Neubau fehlt das Geld. Abhilfe sollen Bau-Ampeln schaffen, die ersatzweise aufgestellt werden und den Verkehrsablauf zusätzlich behindern. Die Logistikdienstleister in den Kölner Häfen leiden zusätzlich unter der Sperrung der Kölner Rheinbrücken für den Lkw-Schwerverkehr, die unnötige Umwegfahrten und Staus im Stadtverkehr verursachen. Abhilfe kann nur eine spürbare Erhöhung der Investitionsetats in Land und Bund schaffen. So sollte die Lkw-Maut endlich zusätzlich – wie bei deren Einführung versprochen – für Investitionen in Straßen, Schienen und Wasserstraßen zur Verfügung stehen und nicht im großen Topf des Bundesfinanzministers verschwinden! Viel Lesevergnügen wünscht Ihnen Ihr

a.kranz

Besuchen Sie RheinCargo auf der **transport logistic 2013**, 4. – 7. Juni in München Stand 221/320, Halle B3

Messe

Transport und Logistik

Alle zwei Jahre kommt die Branche in München zusammen. Die transport logistic ist die europäische Leitmesse der Akteure im Güterverkehr. In früheren Jahren war Köln durch die Häfen und Güterverkehr Köln AG vertreten. Dies übernimmt ab sofort RheinCargo. Gemeinsam mit den Partnern aus Neuss und Düsseldorf steht der neue Unternehmensauftritt für die clevere Kombination der Verkehrsträger – im Rheinland und darüber hinaus. (jz)



Lesen Sie mehr ab S. 6

Hafen news

Antwerpen
Seehafen für NRW



Der Antwerpener Hafen präsentierte sich in Düsseldorf.

Kölns Wirtschaft schaut nach Rotterdam und Antwerpen. Die deutschen Häfen in Hamburg oder Bremerhaven sind mit dem Schiff nur schwer zu erreichen. Deshalb nutzen die Domstädter seit Jahrhunderten die Nähe zur niederländisch-belgischen Küste. Dieses Interesse wird erwidert. Das machte Marc van Peel, Vorsitzender der Hafenbetriebe Antwerpen, auf dem Antwerpener Hafentag am 7. Mai im Düsseldorfer Capitol deutlich. Antwerpen will seine Verbindungen zu und nach NRW stärken. Immerhin haben hier die wichtigsten Kunden des belgischen Seehafens ihren Sitz. (jz)

Zukunftsforum

Mobilität in NRW



Der SPD-Politiker Florian Pronold spricht sich für mehr Verkehrsinfrastruktur aus.

„Deutschland braucht eine aktive Infrastrukturpolitik“, erklärte Florian Pronold, stellvertretender Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion auf dem SPD-Infrastrukturkongress am 7. Mai in Duisburg. Denn, so führte aus: „Gut ausgebaute Verkehrswege sind nicht nur die Voraussetzung für unsere persönliche Mobilität, sondern bilden eine wesentliche Grundlage für die wirtschaftliche Stärke Deutschlands als Industrie- und Exportnation.“ Unter den Zuhörern waren auch NRW-Ministerpräsidentin Hannelore Kraft und Kanzlerkandidat Peer Steinbrück. (jz)

WDR-Serie

Hafen-Porträts

Eine Themenwoche über die Hafenstadt Köln. In sechs Sendungen hat die WDR-Lokalzeit die Kölner Häfen vorgestellt. Von den antiken Ausgrabungen des römischen Hafens über den Rheinau- und Deutzer Hafen bis zu den modernen Anlagen in Niehl und Godorf reichte der spannungsvolle Bogen. Immer mit im Bild: Hafenmeister, Kranführer und andere Kollegen der HGK. Sie halten die Region mobil! (jz)



Ungewöhnliche Einblicke, hier in Deutz, für die WDR-Serie.

Im feuchten Boden des Kölner Untergrunds fanden die Archäologen hölzerne Schiffsteile und ...



... andere Stücke, die unter trockenen Verhältnissen längst verwitert wären. Die U-Bahn-Archäologen legten den antiken Kölner Hafen frei. Mehr als ...



...400 Amphorenfragmente lassen auf bewegtes Wirtschaftsleben schließen.



In der nächsten Ausgabe berichtet Werner Schäfer über die "Hafenstadt Köln - eine Konstante im Laufe der Zeiten. 1000 bis 1945"

Römische und frühmittelalterliche Hafenstadt am Rhein

Köln ist seit den Anfängen eine Hafenstadt. Die HafENZEITUNG startet ihre Zeitreise in der römischen Antike.

Das römische Köln wurde kurz vor Christi Geburt auf dem vor Hochwasser geschützten Geländeplateau am linken Rheinufer gegründet. Ende des 1. Jahrhunderts nach Christus wurde die Colonia Claudia Ara Agrippinensium zur Hauptstadt der Provinz Germania Inferior erhoben. Dank der verkehrsgünstigen Lage am Rhein und am Knotenpunkt wichtiger Fernstraßen entwickelte sich die Stadt zu einem nordalpinen Zentrum im römischen Reich. Bis vor wenigen Jahren war über den Hafen der römischen Stadt wenig bekannt, denn die archäologischen Funde liegen in Tiefen, die bei «normalen» Baumaßnahmen mit ein- oder zweigeschossiger Unterkellerung nicht berührt werden. Erst durch die zehnjährigen Ausgrabungen anlässlich des Baus der Nord-Süd Stadtbahn hat sich das Wissen zur antiken Hafengeschichte Kölns entscheidend erweitert. Erstmals ist es gelungen, die bis zu 14 Meter tief unter der modernen Oberfläche liegenden Relikte zu untersuchen, die ein helles Licht auf die Bedeutung des Hafens als Handels- und Warenumschlagplatz der römischen Stadt am Rhein werfen.

Der römische Rheinhafen. Seit langen ist bekannt, dass unter Kurt-Hackenbergs-Platz, Bechergasse und Alter Markt die mächtigen Verfüllschichten eines ehemaligen Nebenarms des Rheins liegen, der durch eine 1000 Meter lange Insel vom Strom getrennt war. Dort, am offenen Fluss, verlief auf Höhe des Buttermarktes die eigentliche Uferkante. Die Schiffe sind wohl vor allem dort angelandet, aber auch in der Nebenrinne herrschte offenbar reger

Bootsbetrieb, denn es konnten hölzerne Schiffsteile geborgen werden. Zum Festland wurde die Nebenrinne von der rheinseitigen römischen Stadtmauer begrenzt, einem mächtigen Bauwerk von bis zu drei Meter Stärke und acht Meter Höhe im aufgehenden Mauerwerk. Die Stadtmauer war hier Ende des 1. Jahrhunderts nach Christus errichtet worden. Auf Höhe des Kurt-Hackenbergs-Platzes stand eines von mindestens drei zum Rhein gerichteten Torhäusern, zu dem die heute noch neben dem Römisch-Germanischen Museum verlaufende Hafenstraße führte.

„Der antike Hafen liegt 14 Meter unter der Oberfläche“

Handelsplatz und Müllkippe. In den Verfüllschichten des Hafens fanden sich riesige Mengen Tierknochen, Muschelschalen, Speiseabfälle (Tierknochen), zerbrochene Gefäßkeramik und Holzabfälle, die dort verkippt worden waren. Archäologen haben dort fast zwei Millionen Gegenstände geborgen. Unter den Funden finden sich 400 Amphorenfragmente mit Pinselaufschriften, die besonders interessant sind, da sie den Import von Wein, Öl, Fischsauce und anderen Lebensmitteln aus dem mediterranen Raum nach Köln belegen. Über tausende von Kilometern wurden Waren in das römische Köln transportiert. So lassen sich Weine aus Südspanien, Südfrankreich, Italien, Kreta und von der kleinasiatischen

Küste nachweisen. Olivenöle stammen aus Spanien und Nordafrika, Würzsauces aus Spanien und Süditalien. Bis nach Oberägypten lassen sich die Funde zurückverfolgen. Aus der Normandie wurden Austern nach Köln gebracht.

Herausragend waren auch die Erhaltungsbedingungen für die vielen Objekte aus Holz, die bei trockenen Bodenverhältnissen längst verwitert wären. Hier fanden sich Hunderte von hölzernen Unterlagen für Wachstäfelchen, Spundzapfen von Tongefäßen, Kämmen, Schöpfkellen und geböttcherte Gefäße. In den vom Rheinwasser getränkten Erdschichten haben sich auch Früchte, Samen und Pollen überdurchschnittlich gut erhalten. Die pflanzlichen Reste ermöglichen nicht nur einen Einblick in die Vegetation des römischen Rheinlandes, sondern auch auf den römischen Speisezettel des 1. Jahrhunderts nach Christus. Unter anderem ließen sich fast 30 Nutzpflanzen nachweisen, darunter Gemüse, Gewürze und Obstsorten, die von den Römern in den Raum nordwärts der Alpen eingeführt und in der Folgezeit im Rheinland angebaut wurden, so Feigen, Granatäpfel, Weinbeeren und der aus Indien stammende Pfeffer. Das Fundspektrum aus dem römischen Hafen von Köln wird durch Werkzeuge und Geräte von Schiffsbauern, Händlern und Hafentarbeitern ergänzt, etwa mehrere Bootshaken, die sich kaum von modernen Geräten unterscheiden lassen. Passagiere, Waren und Baumaterialien wurden auf bis zu 30 Meter langen Flachbodenschiffen (Prähme) transportiert. Die Flachbodenschiffe waren dank hoher Zuladung und

geringem Tiefgang auf dem von Untiefen durchsetzten Strom für Schwertransporte besonders geeignet.

Handel und Handwerk in Colonia. Schriftquellen und archäologische Funde zeigen, dass die Stadt den Übergang von der Antike zum Mittelalter als administratives, religiöses und wirtschaftliches Zentrum erlebt hat. Köln war einer der Hauptorte des östlichen Frankenreiches. In Ufernähe lagen die frühmittelalterlichen Werkstätten der Knochen, Glas und Metall verarbeitenden Handwerker. Vor allem die kostbaren und zerbrechlichen Glasprodukte konnte per Schiff am besten verhandelt werden. Dort standen auch die Häuser der Händler und Kaufleute. Seit dem 9./10. Jahrhundert entwickelten sich in der frühmittelalterlichen Handwerker- und Händlerstadt die ersten organisierten Märkte, die Ursprünge von Altermarkt und Heumarkt inmitten der historischen Altstadt. Markus Trier

ße der Stadt, dem Cardo maximus (Hohe Straße) im Schutz der antiken Stadtmauern. Die Grundstücke waren besonders begehrt, weil sie nahe dem Rhein lagen. Denn der Strom war auch im Frühmittelalter die wichtigste Fernverkehrsachse der Zeit. In Ufernähe lagen die frühmittelalterlichen Werkstätten der Knochen, Glas und Metall verarbeitenden Handwerker. Vor allem die kostbaren und zerbrechlichen Glasprodukte konnte per Schiff am besten verhandelt werden. Dort standen auch die Häuser der Händler und Kaufleute. Seit dem 9./10. Jahrhundert entwickelten sich in der frühmittelalterlichen Handwerker- und Händlerstadt die ersten organisierten Märkte, die Ursprünge von Altermarkt und Heumarkt inmitten der historischen Altstadt. Markus Trier

Kurz Infos

Zum Autor

Dr. Marcus Trier, geboren 1962 in Köln, studierte Vor- und Frühgeschichte, Klassische Archäologie und Historische Geographie in Bonn und München. Er ist Direktor des Römisch-Germanischen Museums und Leiter der Archäologischen Bodendenkmalpflege.

Zum Beitrag

Der gesamte Beitrag „Flusshandel und Rheinhafen im Römischen und Frühmittelalterlichen Köln“ erschien in dem Band Hafenstadt Köln, – Emons-Verlag – 320 Seiten, 39,95 Euro, ISBN 978-3-95451-001-6. Für die HafENZEITUNG verfasste Marcus Trier eine Kurzfassung.



Einblick in 2.000 Jahre Kölner Stadtgeschichte

In der Sonderausstellung „ZeitTunnel“ erhalten Besucher Eindrücke von der Urzeit bis zum Zweiten Weltkrieg.

Einem einzigartigen Querschnitt durch 2.000 Jahre Kölner Stadtgeschichte zeigt das Römisch-Germanische Museum in seiner Sonderausstellung „ZeitTunnel – 2.000 Jahre Köln im Spiegel der U-Bahn-Archäologie“. Bis zum 7. Juli 2013 können Besucher die beeindruckendsten Fundstücke aus den Ausgrabungen entlang des Baus der Nord-Süd-Stadtbahn bewundern. Das Museum am Roncalliplatz zeigt auf insgesamt 1.000 Quadratmetern im Foyer und zwei weiteren Räumen rund 5.000 der 2,5 Millionen Funde.

Faszinierende Stücke. Der „ZeitTunnel“ ist nicht nur bei den Kölnern, sondern auch bei Besuchern aus dem Umland und den Nachbarländern beliebt. Die angebotenen Führungen werden sehr gut angenommen. Besonders gefragt sind die Fundstücke aus dem römischen Hafen und die Gegenstände, die den antiken Handel zeigen. Dabei war der Hafen weitaus mehr als nur ein Umschlagplatz für Waren – er diente zudem als Müllkippe für zerbrochene Gefäße oder Speiseabfälle. Hier wurden beispielsweise sogenannte Transportamphoren gefunden,

„5.000 historische Fundstücke werden ausgestellt“

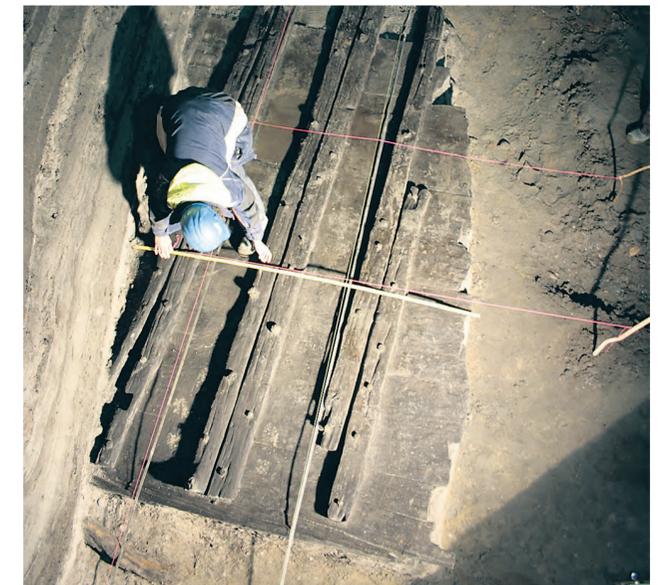
mit denen Spezialitäten wie Olivenöl, Wein oder Datteln aus dem Mittelmeerraum nach Köln gebracht wurden. Nicht nur die Römer ließen es sich richtig gut gehen. In einer Latrine wurden Austernschalen gefunden – Nonnen, die eigentlich in absoluter Armut leben sollten, hatten sich daran göttlich getan. Ans Tageslicht kam zudem, dass die Ordensfrauen wertvolles Geschirr, Schnapsbecher und Tabakpfeifen besaßen hatten.

Historischer Querschnitt. Zehn Jahre lang dauerten die archäologischen Arbeiten, allein zwei Jahre davon verschlangen die Vorbereitungen. 30.000 Quadratmeter

wurden untersucht, bis zu 13 Meter in die Tiefe drangen die Archäologen vor. Die Ausgrabungen erfolgten in den zukünftigen unterirdischen Haltestellen sowie den Versorgungs- und Anfahrtschächten der neuen Strecke, die zwischen Breslauer Platz und Chlodwigplatz gebaut wird. Dabei wurden 2,5 Millionen Funde aus allen Epochen Kölns gesichert. Dazu gehören zum Beispiel römische Hafensande in der Altstadt, antike Tempelmauern nahe Sankt Maria im Kapitol sowie frühmittelalterliche Handwerker- und Händlerviertel in der Altstadt. Die Stücke ergeben ein faszinierendes Bild Kölner Geschichte, das von der Urzeit bis in die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg reicht. Die Sonderausstellung bietet teilweise komplett neue Einblicke in die Geschichte der Stadt.

Einblick in Alltag. Die zahlreichen Ausstellungsstücke vermitteln eine gute Vorstellung vom Alltag im historischen

Köln. Informationstafeln und ein strukturierter Aufbau helfen den Besuchern, sich in der Geschichte zurecht zu finden. Dafür wurde zum Beispiel neben den 1.900 Jahre alten Teil eines römischen Plattbodenschiffes ein Modell aufgebaut, das das historische Stück etwas greifbarer macht. Die römische Stadtmauer wurde digital in 3D rekonstruiert. Mit dieser Installation können sich Besucher vorstellen, wie das antike Köln ausgesehen hat. Ein Highlight ist die mittelalterliche Bergkristallwerkstatt aus dem 12. Jahrhundert – ein Fund, der europaweit einzigartig ist. Auch wurden Überreste einer Kammwerkstatt gefunden. Hier erhalten Besucher Einblick in die Herstellung von Kämmen über Rinderfußknochen bis zum fertigen Kamm mit Drahtzinken, mit dem wohl Läuse ausgekämmt wurden. Anna Mrozek



Hafen news

Neuer Vorsitzender

Aufsichtsratsvorsitzender der HTAG



Uwe Wedig, Vorstandsmitglied der HGK Häfen und Güterverkehr Köln AG, wurde am 21. März vom Aufsichtsrat der HTAG Häfen und Transport AG, Duisburg, zum neuen Vorsitzenden gewählt. Er löst damit HGK Vorstandssprecher Horst Leonhardt ab, der aber weiterhin Mitglied des Aufsichtsrates der HGK-Tochtergesellschaft ist. Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates der HTAG bleibt Michael Zimmermann, der zugleich Aufsichtsratsvorsitzender der HGK ist. (du)

Schiffstechnik

Tankschiff fährt LNG



Die Greenstream, bald auch auf dem Rhein in Köln unterwegs.

Ein ungewöhnliches Binnenschiff wird demnächst auch durch Köln fahren: Am 15. März hat in den Niederlanden die „Greenstream“ ihren Betrieb aufgenommen. Sie ist als erstes Rheinschiff mit reinem Flüssigerdgas-Antrieb (LNG) unterwegs. Damit fährt das mintgrüne Doppelhüllen-Tankmotorschiff ohne Schwefeloxid- und Feinstaubausstoß. Auch schiffbaulich gingen die Konstrukteure neue Wege: Wohnung und Steuerhaus liegen vorn. Ein baugleiches Schiff mit dem Namen „Greenrhine“ soll noch im zweiten Quartal 2013 folgen. (cg)

Ursache geklärt

"Waldhof"-Havarie



Unfalluntersuchung am Simulator

Technisch war der Tanker „Waldhof“ in Ordnung. Dennoch kenterte das Schiff am 13. Januar 2011 vor dem Loreley-Felsen. Zwei Binnenschiffer kamen ums Leben. Um ähnliche Havarien zu vermeiden, hat eine Untersuchungskommission den Ablauf minutiös am Simulator nachvollzogen. Zwar waren die falsche Ladungsverteilung und die schwierige Verkehrssituation bereits bekannt. Doch erst der Simulator förderte die Wirkung der Auf- und Abwärtsströmungen zu Tage. Die Videos vom Simulator und Pressekonferenz gibt es auf:

www.youtube.com/user/BA Wasserbau

Der Herr der Wellen



Die „Tripoli“ am Niehler Westkai – fahren könnte sie bis Straßburg. Weiter stromaufwärts sind die Brücken zu niedrig.

Bilder: Grohmann, Dömer, Shiel, HGK, GHTAG

GMS "Tripoli" stellt Direktverbindung zwischen Köln und Zeebrügge her.

Ein Küstenmotorschiff im Niehler Hafen – das gab es zuletzt im März 2010. Seit Inkrafttreten der internationalen Hafensicherheitsrichtlinie ISPS ist in Niehl nur noch eine Umschlaganlage ausgewiesen, die diese für küstennahe Gewässer zugelassenen Fahrzeuge abfertigen darf. Entsprechend verwundert waren die Kranführer, als das Gütermotorschiff „Tripoli“ zum ersten Mal seine stählerne Seitenwand an den Niehler Westkai schmiegte: Äußerlich unterscheidet sich das 2008 in Astrachan am schwarzen Meer gebaute Schiff nicht von einem gewöhnlichen Küstenmotorschiff, kurz KüMo genannt. „Eure Container dürfen wir hier nicht abfertigen“, hieß es damals. Doch

Schiffsführer Richard Verhoeven und seine Kollegen konnten die Hafenerbeiter schnell überzeugen: „Die ‚Tripoli‘ ist ein Binnenschiff.“ Aber ein ganz besonderes.

„Erstaunlich geräumig für ein Binnenschiff“

KüMo-Standard. Wie schon das Äußere, entspricht auch der Innenraum den Bauvorschriften für die Küstenfahrt. Beispielsweise beträgt der Abstand zwischen

Außenhülle und Laderaumwand einen Meter, nicht wie bei Binnenschiffen üblich 60 Zentimeter. Und wer schon einmal den Maschinenraum eines Binnenschiffs gesehen hat, staunt über die Geräumigkeit unter der Schiffswohnung der „Tripoli“: Hier ließen sich mühelos eine Tischensplatte und diverse Fitnessgeräte unterbringen. Lediglich dem Kenner fällt auf, dass die „Tripoli“ keine Registrierungsnummer der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation IMO auf dem Rumpf trägt, sondern eine Europäische Identifikationsnummer (ENI) für Binnenschiffe.

Ästuare Zulassung. Als Binnenschiff darf die „Tripoli“ auf offenem Meer

nicht fahren. Weil ihre Bauweise jedoch vollständig den Bestimmungen für die Küstenschiffahrt entspricht, hat der Betreiber Port Connect eine Sondergenehmigung erwirken können: Während für gewöhnliche Binnenschiffe bei Vlissingen an der Scheldemündung Schluss ist, darf die „Tripoli“ die geschützten Binnengewässer verlassen und 30 Kilometer weiter entlang der Nordseeküste bis in den zweitgrößten belgischen Seehafen Zeebrügge fahren. „Damit können wir als einziges Schifffahrtsunternehmen eine wöchentliche Direktverbindung zwischen Zeebrügge und den Häfen am Niederrhein anbieten - inklusive Köln und Bonn“, berichtet der 30-jäh-

rige Schiffsführer stolz. Der logistische Vorteil liegt auf der Hand: Während ein Binnenschiff zwischen Antwerpen nach Zeebrügge einige Schleusen passieren

„Zügige Direktverbindung nach Zeebrügge“

und mindestens anderthalb Tage für die Fahrt einplanen muss, bewältigt die „Tripoli“ mit bis zu 375 Standardcontainern an Bord die gleiche Strecke in weniger als acht Stunden.

Wellengang. Nur wenn fünf oder mehr Windstärken aus nördlicher Richtung das Wasser mehr als 1,70 Meter hoch auftürmen, darf auch die „Tripoli“ nicht raus auf die Nordsee. „Das kommt im Jahr vielleicht ein oder zweimal vor“, berichtet Verhoeven. „Ist aber nicht tragisch, weil bei diesem Wind auch die Krane an den Containerterminals in Zeebrügge nicht arbeiten können.“ Derartige Windfronten, die in dem Seehafen den Betrieb auch mal für zwei oder drei Stunden lahm legen können, kennen die Kölner Kranführer nicht. In Niehl rütteln die Winde vielleicht mal zwei oder drei Minuten so heftig an den Kranen, dass keine Container verladen werden können. Christian Grohmann

Bedeutendste Binnenhäfen

Ein neues Gutachten sieht Köln als leistungsfähiges Drehkreuz. Gutachter Gunnar Platz stellt für die Hafenzeitung die wichtigsten Aspekte dar.



Die Kölner Häfen zählen zu den bedeutendsten Binnenhäfen Deutschlands – das ist das Ergebnis einer aktuellen Studie der Essener PLANCO Consulting GmbH im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums.

Nationales Konzept. Die Studie ist ein Beitrag zum Nationalen Hafenkonzept und damit der Seehafenstrategie des Bundes. Das Hauptinteresse des Bundes richtet sich dabei auf den Seehafenhinterlandverkehr mit Containern. Es geht ihm um den möglichen Beitrag von Binnenschiffahrt und Binnenhäfen, mit dem stark wachsenden seewärtigen Außenhandel verbundene Güterverkehre bis tief in das Binnenland kostengünstig, umweltfreundlich und infrastrukturechonend abzuwickeln und dabei durch Funktionsverlagerungen die Seehäfen zu entlasten. Zugleich sieht der Bund die Beschäftigungschancen, die sich ergeben, wenn Binnenhäfen zunehmend ergänzende Funktionen zu den Seehäfen entwickeln.

Zusätzliche Impulse. Aus verkehrs-, umwelt- und wirtschaftspolitischer Sicht hat der Bund ein starkes Interesse daran, dass logistische Funktionen aus den Seehäfen in Binnenhäfen des Hinterlands verlagert werden. Die zunehmenden Flächen- und Verkehrsengpässe in den Seehäfen haben dafür im vergangenen Jahrzehnt Spielräume geschaffen. Diese Spielräume haben sich

zwar in der seit einigen Jahren andauernden europäischen Wirtschaftsschwäche vermindert. Der langfristige Trend wird hierdurch jedoch nicht umgekehrt. Der deutsche Überseehandel erhält als Folge vielmehr möglicherweise zusätzliche Impulse.

Godorfer Hafen. Die stärksten Chancen, die genannten politischen Ziele des Bundes umzusetzen, besitzen die Binnenhäfen, die das Potenzial haben, nicht nur Umschlagplätze zu sein, sondern logistische Hubfunktionen zu entwickeln oder diese bereits entwickelt haben. Die Kölner Häfen sind ein solcher Binnenhafen. Es ist daher nur folgerichtig, dass der Gutachter empfiehlt, bei konkurrierenden Anträgen Binnenhäfen mit Hub-Eignung zu favorisieren. Dies betrifft beispielsweise Anträge aus verschiedenen Regionen bei knappen Haushaltsmitteln, die eine Genehmigung aller Förderanträge verhindern oder Förderanträge zweier Häfen mit stark überlappendem Hinterland, von denen nur einer den A- oder B-Rang besitzt. Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Gutachter insbesondere den Ausbau des Godorfer Hafens zu einem Containerumschlagplatz. Eine solche Priorisierung ist in Zeiten knapper Kassen folgerichtig.

Hafen news

Verkehrsnetz

Wirtschaft kritisiert Verschleiß



Ein Schleusenleitwerk – zerfressen von Rost.

Baufällige Brücken, sanierungsbedürftige Schleusen: Der Zustand der Verkehrswege in Nordrhein-Westfalen verschlechtert sich zunehmend. Das kritisierten verschiedene Wirtschafts- und Logistikverbände in einer gemeinsamen Stellungnahme am 18. März in Düsseldorf. „In Staus sitzen sowohl Fachkräfte als auch Güter fest“, verdeutlichte etwa Thomas Harten aus dem Westdeutschen Handwerkskammertag. Um das Problem zu lösen, brauche es zum Beispiel neue Finanzierungskonzepte oder eine stärkere Vernetzung der Verkehrsträger durch leistungsfähige Hafenstandorte. Das Positionspapier zum Download: (cg)

www.hnk-nrw.de/node/307

Deutscher Hafenrechtstag

Umwelt- und Planungsrecht

Für den 2. und 3. Juli lädt die Akademie Fresenius zum zweiten Deutschen Hafenrechtstag nach Köln ein. Auf der Fachtagung sollen Umwelt- und planungsrechtliche Fragen rund um Störfallvorsorge, Bürgerbeteiligung, Fördermöglichkeiten sowie Stadt- und Hafentwicklung in deutschen Hafenstandorten an der See und im Binnenland erörtert werden. Unter den Referenten sind Anwaltskanzleien, Berater, Ministerien von Bund und Land und selbstverständlich Hafenbetreiber vertreten. Für die HGK mit dabei ist Prokurist Rolf Küppers, gleichzeitig Vorsitzender des Rechtsausschusses beim Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen. (cg)

Rheinhafen Krefeld

Sascha Odermatt neuer Geschäftsführer Krefeld



Sascha Odermatt

Der Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen, Rainer Schäfer, ist zum 1. April aus der Geschäftsführung des Rheinhafens Krefeld ausgeschieden. Er konzentriert sich zukünftig auf die Aufgaben als Geschäftsführer der RheinCargo GmbH & Co. KG. Der bisherige Abteilungsleiter und Prokurist des Rheinhafens Krefeld, Sascha Odermatt, rückt als Sprecher in die Geschäftsführung auf und wird den bislang von Rainer Schäfer verantworteten Geschäftsbereich übernehmen. Schäfer bleibt dem Unternehmen als beratendes Mitglied im Aufsichtsrat eng verbunden. (du)



Gastbeitrag

Der Bund sieht Köln als vorrangigen Containerhafen.

Fachmesse
Kölner Logistiker
in München



Auf der internationalen Logistik-Leitmesse sind einige Kölner Unternehmen vertreten.

Alle zwei Jahre zieht es viele Kölner Logistiker nach München. Dort findet ab dem 4. Juni die Fachmesse transport logistic statt. Über vier Tage knüpfen die Akteure des weltweiten Güterverkehrs dann Netzwerke und diskutieren über Märkte, Trends und Lösungen. Die Themen in den begleitenden Foren reichen von der Qualität in der Containerlogistik über den Effizienzdruck zwischen Kosten, Sicherheit und Nachhaltigkeit bis hin zur Nutzung von Ortungssystemen im Gefahrguttransport. Über 1.950 Unternehmen aus mehr als 60 Ländern und über 50.000 Besucher erwarten die Organisatoren. Auf dieser internationalen Leitmesse sind außer RheinCargo (s. Bericht nächste Seite) gleich mehrere Unternehmen aus dem Niehler Hafen vertreten: In Halle B5 präsentieren sich auf dem Gemeinschaftsstand 201/305 der Konzernmutter Imperial die CTS Container-Terminal GmbH, die neska Schiffs- und Speditionskontor GmbH sowie die POHL & CO. GmbH. Die Karl Schmidt Spedition GmbH & Co. KG ist in Halle B4 an Stand 305 zu finden. Und als global player darf DB Schenker mit seinem großen Stand (209/310 bis 205/306) in Halle B6 selbstverständlich nicht fehlen. (cg)

Bildung
Logistik
im Lehrplan

Fünfte Stunde: Sozialwissenschaften. Diesen Monat: Aspekte der internationalen Arbeitsteilung. Klingt nach trockenem Stoff. Muss aber nicht. Zumindest nicht am Erich Kästner-Gymnasium in Köln-Niehl. Denn seit März gewährt das CTS Container-Terminal aus dem Niehler Hafen den Schülern mit Hafenführungen und Expertengesprächen Einblicke in die Logistikbranche. Oder stellt etwa das Berufsbild der Kaufleute für Spedition- und Logistikdienstleistung während der Berufsorientierungswoche vor. Dazu haben CTS-Geschäftsführer Hans-Peter Wieland und Schulleiter Dieter Schütze-Sladek am 13. März eine Lernpartnerschaft unter im Rahmen der Initiative „Kooperation Unternehmen der Region und Schulen“ (KURS) unterzeichnet. Ziel des Projekts: Wirtschaft und Schule enger zu verzahnen, wo es der Lehrplan zulässt. Das geht zum Beispiel in den Fächern Erdkunde und Sozialwissenschaften, erklärt Schütze-Sladek: „Praxiskontakte vertiefen ökonomische Hintergründe. Ein Blick hinter die Kulissen eines heimischen Logistikdienstleisters kann unseren Schülerinnen und Schülern einen authentischen Eindruck der weltweiten Verflechtung der Wirtschaft vermitteln.“ Auch Wieland ist froh, einen Lernpartner in unmittelbarer Nachbarschaft gefunden zu haben: „Nicht viele Schüler und Schülerinnen ziehen eine Ausbildung in der Logistik in Betracht – meist aufgrund mangelnder Information. Indem wir über die Zukunftschancen in der drittgrößten Branche Deutschlands informieren und Praxiswissen fördern, wollen wir das ändern.“ (cg)

Gemeinsam zu mehr Effizienz

Transfesa und CTS schlagen neue Brücke vom Rheinland ins Saarland.

Mitfahrzentralen haben Konjunktur, denn wer mit anderen reist, ist günstiger und umweltschonender unterwegs. Für Güter gilt das gleiche – und die beste Effizienz erreichen Schiff und Bahn. Doch auch in der Logistik müssen sich die richtigen Partner für die richtige Strecke erst einmal finden, um Laderäume oder Waggons wirtschaftlich auszulasten. So zum Beispiel das DB Schenker Rail Tochterunternehmen Transfesa und das CTS Container-Terminal im Niehler Hafen. Bei der Überprüfung der bestehenden Bahnverbindungen stießen die Eisenbahner auf freie Kapazitäten auf einem Zug, der zwischen Berlin, Köln und Beckingen im Saarland verkehrt.

Autoteile + X. Spezialisiert auf die Automobilindustrie, befördert Transfesa mit diesem Zug zum Beispiel Armaturen Bretter. Diese und andere Kunststoffteile stammen aus Berliner Produktionsstätten und sollen in speziellen Megacombi-Wechselaufbauten „just-in-time“ nach Köln und Saarlouis gebracht werden. Dort werden die Baugruppen in der Reihenfolge zusammengesetzt, wie sie anschließend an den Fließbändern der beiden Automobilwerke vor Ort gebraucht

werden. Der Zug aus Berlin steuert zunächst Köln an, wo eine Diesellok von Rheincargo die Waggons übernimmt und ein Teil der Wechselbehälter abgeladen wird. Für die restliche Zugladung geht es weiter nach Beckingen an den Gleisanschluss der Firma Puhl. Einmal von dem Reach-Stacker des Terminalbetreibers auf den LKW gesetzt, sind es nicht einmal ein Dutzend Kilometer bis zum Standort des Automobil-Zu-

lieferers. Diese regelmäßige Zugverbindung galt allen Beteiligten bereits als Erfolgsgeschichte. Allerdings sind Autoteile relativ leicht, weshalb es noch Restkapazitäten auf einzelnen Zügen gab. Saarland-Satellitenzug. Das änderte sich im vergangenen Herbst, als Transfesa und CTS über die freien Kapazitäten auf der Strecke entlang von Rhein und Mosel ins Gespräch kamen.

Und siehe da – es bestand tatsächlich Bedarf: In erster Linie für den Transport von hochwertigem Gießerei-Koks aus Polen. Dieser wird in speziellen „black-box“-Containern im Hafen Niehl vom Schiff umgeladen und hat seit den ersten Probeverkehren im Oktober bereits Züge auffüllen können. Dennoch ist noch Platz für weitere Container – weshalb CTS und Transfesa zwei wöchentliche Abfahrten nach Beckingen im April fest in den Fahrplan aufgenommen haben. „Damit schaffen wir für unsere Kunden eine interessante kombinierte Verkehrsverbindung von den Nordseehäfen direkt ins Saarland“, freute sich CTS-Projektleiter Ralf Kirion. „Und für CTS erschließt die Kooperation eine neue Region mit zusätzlichem Geschäftspotenzial.“ Auch Transfesa-Geschäftsführer Alexander Clemens ist zufrieden: „Es ist als Anbieter integrativer Logistiklösungen natürlich immer unser Bestreben, die vorhandenen Ressourcen von vier wöchentlichen Rundläufen maximal auszunutzen. Wir freuen uns sehr, gemeinsam mit CTS diesem Ziel einen großen Schritt näher gekommen zu sein.“ Das Prinzip Mitfahrzentrale funktioniert halt auch auf Schiene oder Wasserstraße.

Christian Grohmann

„Vorhandene Ressourcen maximal ausnutzen“



VKSH
Impressum
Sonderveröffentlichung des Verbandes Kölner Spediteure und Hafenanleger e. V.
Stapelkai
50735 Köln
Für Postzuschriften:
Postfach 68 01 03
50704 Köln
Telefon: 0221-75208-20
Telefax: 0221-75208-9920
info@verbandkoelnerspediteure.de



Bilder: Counterpart, Fohring, Grohmann, Transfesa

Clever kombiniert mit neuem Konzept

Für Unternehmen der Güterverkehrsbranche steht mit der transport logistic in München die weltweit wichtigste Fachmesse ins Haus. Auf dieser internationalen Plattform präsentiert sich der Logistikverbund RheinCargo.

RheinCargo bietet die Lösungen für die steigenden Herausforderungen der globalisierten Logistik. Die Kooperation zweier erfolgreicher Partner stärkt das Rheinland als zentrale Güterverkehrsdrehscheibe. RheinCargo gestaltet mit seinen Partnern logistische Gesamtlösungen für Schiene, Straße und Wasserstraße aus einer Hand.

„Das Netzwerk ist auch visuell ein echter Hingucker!“

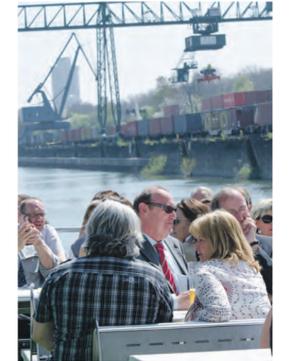
RheinCargo bietet innovative, leistungsfähige und umweltschonende Transportkonzepte für seine Partner der Hafen- und Logistikwirtschaft. Auf insgesamt 358 Hektar Hafenflä-

che bewegt das Unternehmen jährlich rund 28 Millionen Tonnen Güter mittels 48 Krananlagen. Als größte private Gütereisenbahn befördert RheinCargo über 22 Millionen Tonnen Güter auf der Schiene und erreicht eine Verkehrsleistung von fast 3,5 Milliarden Netto-Tonnenkilometer

Überzeugen Sie sich selber! Sie finden uns vom 4. bis 7. Juni 2013 in Halle B 3, Stand 221/320 auf der transport logistic, der internationalen Fachmesse für Logistik, Telematik und Verkehr, in München. (jz)

Leinen Los!

Ein besonderes Erlebnis



Die Hafenrundfahrt – ein besonderer Ausflug in Köln.

RheinCargo ist nicht nur der neue Player in der Logistik aus dem Rheinland. Seit Ostern steht der Name RheinCargo auch für ein ganz besonderes Freizeiterlebnis in einem der größten Binnenhäfen an dem verkehrsreichsten Fluss Europas: einer dreistündigen Rundfahrt durch die weitläufigen Kölner Hafenanlagen.

Rundfahrten. Möglich macht das Mario Schmitz, Inhaber der PS M. Schmitz GmbH & Co. KG, Eigner der „MS RheinCargo“ und Initiator der ausgedehnten Hafenrundfahrten auf dem Kölner Abschnitt des Rheins. Er bietet seit zwei Jahren die Rundfahrten an: Mit einem unwiderstehlichen Erfolg. 12.000 Passagiere folgten bislang der Einladung. Für die 70 Plätze der ersten Fahrten gingen 3.000 Anmeldungen ein.

RheinCargo. Deshalb hat Schmitz jetzt gehandelt und ein neues Schiff in Dienst gestellt – das Motorschiff (MS) „RheinCargo“. Es bietet im Salon und Restaurant 150, auf dem Sonnendeck (mit Bar) und Promadendeck noch einmal 170 beziehungsweise 60 Mitreisenden erlebnisreiche Aussicht. Und es ergänzt damit bestens die bestehende Flotte mit den „MS Rheinland“, „Rheinperle“ und „Rheintreue“, die ebenfalls die Häfen befahren.

Charterfahrten. Bis Oktober wird die RheinCargo montags bis freitags um 14 Uhr (außer an Feiertagen) ablegen. Im November bis zum 20. Dezember geht es 12 Uhr los. Im März ist die „MS RheinCargo“ nur freitags unterwegs. Erwachsene zahlen 17,50, Senioren 13,50, Schüler und Studenten 12,50 Euro. Kinder bis sechs Jahre können kostenlos mitfahren. Und dann ist noch lange nicht Schluss. Das schmucke Schiff kann auch für Ausflüge aller Art gechartert werden. (frö)

Tickets und Informationen unter
info@koelntourist.de
oder im Internet
www.ms-rheincargo.de

Hafen Quiz
Wer weiß es?
Mitmachen und gewinnen!
Frage:
 Welche Schiffe erreichen die Kölner Häfen?

Die Kölner Häfen werden üblicherweise von Binnenschiffen angefahren. Doch es kommen auch seefähige Schiffe hierher. Vor allem der Niehler Hafen ist immer wieder das Ziel von

- a) Hochseeyachten
- b) Küstenmotorschiffen
- c) Binnenschiffen

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. August 2013

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Zu gewinnen gibt es ein exklusives Grillset sowie zwei Mal ein Weinsset für Genießer.


Schiffe am Dom, ein gewohnter Anblick.

Die Gewinner des vorigen Rätsels sind:

Monika Kahle, Michael Mück, Rita Bichler-Rölke, Klaus Ecken, Ursula Dick, Kirsten Dörfling, Birgit Ritterbach, Theodor Fiedler, Matthias Römer, Harald Kraus, Karl-Heinz Daniel, Gregor Schröder, Marlis Neumann, Susanne Schmitz, Josef Schmitz, Joachim Faust, Manfred Oesteritz, Gurdun Martens

Alle Gewinner wurden benachrichtigt.

Die richtige Antwort lautete:
 Gasöl


Junge Autoren

Vom Dom bis in die Welt

In den 90er-Jahren taufte er sich „Seak“. Aus dem aufstrebenden jungen Graffiti-Künstler wurde inzwischen einer der besten seines Fachs.

„Von Beruf bin ich Künstler, ich male seit 20 Jahren. Ich stehe im Guinnessbuch der Rekorde. Ich habe einen Kulturpreis!“, zählt Seak selbstsicher auf. Dennoch wirkt er nicht gesättigt. Das Leuchten in seinen Augen ist klar zu erkennen. Er will mehr. Nämlich, dass seine Werke auf weiteren öffentlichen Flächen präsent sind. Und das möglichst auf den Hauptverkehrsstraßen. Auch Sammler sind für Seak ein spannendes Thema. „Bei mir sind schon einige Millionäre eingeschneit, ebenso wie der Otto Normalverbraucher. Mir macht es Spaß für jeden zu malen.“

Abgesehen von privaten Kunstliebhabern, ließ sich eine lange Liste von Unternehmen durch seiner Kunst verzaubern. Nicht nur für die Kölner Verkehrs Betriebe (KVB) oder den belgisch-französischen Hochgeschwindigkeitszug Thalys, sondern auch für die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) war er aktiv. In deren Auftrag verlieh Seak den sogenannten Betonschalhäusern entlang der Straßenbahnlinie 18 mit Kunst auf sichtbare Weise deutlich Farbe. Graue, trostlose Kästen – eingerichtet als Schalteinrichtung für Bahnübergänge – wurden so zu echten Hinguckern.

Knapp zehn Jahre ist dies inzwischen her. An die Zusammenarbeit mit der HGK erinnert er sich gerne. „Es war super. Mir wurde Vertrauen entgegen-

gebracht und freie Hand gelassen. Ich habe mich reingedacht, alles gegeben und mir teilweise sogar so viel Zeit gelassen, dass nachher das mich begleitende Sicherheitspersonal teurer wurde als meine Bezahlung“, weiß er noch. „Dafür hat die HGK jetzt Kunst!“ sagt der 38-jährige Kölner.

Seine Werke scheinen etwas von einem Science Fiction Film zu haben: Raumschiffe und unentdeckte Planeten kommen einem in den Sinn. Zuordnen lässt es sich dennoch nicht wirklich. Seak's „klassischer Stil“ ist eben tiefgründig und markant. Dabei hat er die Konfrontation mit neuen Themen nie gescheut. Stets wiederkehrend in seinen Werken dennoch: der eigene Name. Als „typischer Hip-Hop Stil – um Name und Ego zu pushen.“ Der Fokus neuerer Arbeiten richtet sich ebenfalls auf die Person des Künstlers. Leicht zu spüren, dass hier Narben der Vergangenheit am Werk wirken.

Seak ist längst eine feste Größe in der weltweiten Graffiti-Szene. Dennoch bleibt er dem Rheinland treu. Warum? Es gäbe noch eine Großzahl von „erstklassigen Flächen“ zu besprühen. Seine Augen sind ganz besonders in das Herz der Stadt gerichtet. Er meint: „Der Rheinauhafen könnte künstlerisch hochwertige Graffitis vertragen!“ Cem Yalim

„Malen für jedermann macht Spaß“
Impressum

Kölner Hafenzeitung

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

Redaktion:
 Jan Zeese (jz) [verantwortlich],
 Gunnar Platz, Markus Trier, Anna Mrozek
 Hans-Wilhelm Dünner (dü),
 Andreas Fröning (frö), Cem Yalim (cy)
 Christian Grohmann (cg)

 E-Mail: hafenzeitung@hgk.de
Anzeigen:
 Manfred Kewelow, 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)
 Layout: Victoria Birgel

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

Kölner Köpfe

IMMER FÜR ETWAS NEUES OFFEN

Ulrich Wünsche: Ein Mann für viele Aufgaben

Über Monotonie im Berufsleben kann sich Ulrich Wünsche sicher nicht beschweren. Der 63-Jährige nimmt gleich eine ganze Reihe unterschiedlicher Aufgaben wahr. Hilfreich ist dem Verkehringenieur hierbei seine langjährige und abwechslungsreiche Berufserfahrung. Das im Niehler Hafen ansässige „südlichste Seemannsamt Deutschlands“ ist neben Wünsche mit zwei weiteren Kollegen, als sogenannte „Ehrenbeamte“ besetzt. Ihre Aufgaben reichen „vom Ausstellen von Seefahrtsbüchern und Musterungsbescheinigungen bis hin zur Beratung von Lehrlingen, die mal zur See fahren wollen“, erklärt Wünsche. Zudem sind Sie die einzigen „die einen Siegel nach dem Beam-

tenrecht benutzen dürfen.“ Wenn er nicht gerade im Auftrag des Seemannsamtes arbeitet, sorgt er als Mitarbeiter der Hafenbehörde für Ordnung und Sicherheit. Der Zustand von Kaimauern und Treppen des Ufers sind genauso zu kontrollieren, wie „Gesetzeswidrigkeiten innerhalb des Hafens zu begegnen.“ Daneben ist Wünsche zusätzlich für das Controlling tätig. „So habe ich beispielsweise meinem Vorgesetzten die Ergebnisrechnung für Häfen und Umschlag hier im Südbereich der Rhein Cargo vorzulegen.“ Kein Zufall wäre es zudem, ihn auf einer Rundfahrt durch den Niehler Hafen zu begegnen, die er gelegentlich fachkundig begleitet. (cy)

Eisenbahnfreunde
30 Jahre KBEF

Die Köln Bonner Eisenbahnfreunde feiern ihr 30-jähriges Bestehen. Höhepunkt der Festivitäten ist ein Sommerfest am 13. und 14. Juli im Bahnhof Wesseling. Dafür bereiten die Eisenbahner ein buntes Programm im Belegschaftssaal sowie im Bereich der ehemaligen Güterabfertigung Wesseling vor. Außerdem steht am 20. Oktober ebenfalls im Belegschaftssaal der HGK in Wesseling der 28. Wesselinger Eisenbahnmarkt an. Weitere Informationen: www.koeln-bonner-eisenbahnfreunde.de/ (jz)



Das Andenken an die KBE wird gepflegt.

Jubiläum in Vochem
100 Jahre Betriebswerk

In Brühl-Vochem werden seit über hundert Jahren Schienenfahrzeuge instandgehalten! 1911 begann der Bau der ersten Hallen. 1913 wurden auf den heutigen HGK-Anlagen zum ersten Mal Dampflok repariert. 1920 kamen die Gebäude der heutigen Wagenwerkstatt dazu. Nach Kriegsschäden und Wiederaufbau erlebte die KBE-Werkstatt Höhen und Tiefen im Laufe der Zeiten. Mit der Fusion 1992 wurden sie ein Teil der HGK. Diese investierte 2002 in ein neues Lager und 2009 in eine neue Halle für die Lokwerkstatt. Heute erbringt die Lok- und Wagenwerkstatt der HGK Instandhaltungsleistungen für die RheinCargo und andere externe Kunden. 2012 waren es mehr als 2.500 Instandhaltungsaufträge an Lokomotiven und über 800 Aufträge an Güterwagen. (jz)

Sehen, verstehen, erleben
Nacht der Technik

Die Nacht der Technik in Köln bietet eine besondere Gelegenheit, Hafenromantik einmal ganz anders zu erleben. Die HGK und ihr Partner CTS öffnen am 14. Juni die Tore zum Niehler Hafen. Wer vom geschäftigen Treiben auf den Container-Terminals eine entspannte informative Pause wünscht, kann in Vorträgen mehr über die vielfältigen Aufgaben der CTS und der HGK erfahren. Und für den entspannten Ausklang sorgen Beamerprojektionen stimmungsvoller Hafenbilder. (jz)


www.nacht-der-technik.de