



KÖLNER

HAFENZEITUNG

Zeitung der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Jahrgang 5 | Nummer 3 | September 2013 | www.hgk.de

Kinder, Loks und große Augen



Bilder: Rieger, dpa, HGK

Mitte Juli wurde Wesseling für zwei Tage zur rheinischen Eisenbahnhauptstadt. Die KBEF feierten das große „Wesseling Bahnhofsfest“.

Perfektes Wetter, gute Vorbereitung und viel Spaß zum runden Jubiläum. Dieses Fazit zogen die Köln Bonner Eisenbahnfreunde e.V. (KBEF) nach dem 13./14. Juli. „Es ist uns gelungen, den Besuchern die Faszination Eisenbahn zu vermitteln. Das verdanken wir unseren engagierten Helfern sowie unseren Partnern bei HGK und RheinCargo“, bedankte sich der KBEF-Vorsitzende Karl-Heinz

Frede. Vor 30 Jahren wurde der Traditionsverein gegründet. Fünf Jahre später öffnete das Eisenbahnmuseum in Wesseling. Den doppelt runden Anlass nutzen die Eisenbahnfreunde für eine breite Schau historischer Maschinen und moderner Leistungen. Auf dem Eisenbahnfest zeigten Gleisbauer der HGK, wie beschädigte Schienen geschweißt werden. Ein Steiger ermöglichte eine Fahrt in die

Höhe. Ausgewählte Güterlok-Giganten der RheinCargo standen zur Besichtigung. Zu den Highlights zählten Sonderfahrten mit dem „Bönnschen Bimmel“ nach Hersel sowie der Besuch historischer Bahnen. Pendelbusse verbanden den Wesseling Bahnhof mit der Lok- und Wagenwerkstatt in Brühl-Vochem. Dort führten die Fachleute durch die Welt zwischen großen Maschinen und feiner Technik. (jz)



Editorial

Horst Leonhardt, Vorstandssprecher der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Liebe Kölnerinnen und Kölner,

die deutsche Transportbranche erlebt einen heißen Herbst. Sowohl die Automobilindustrie als auch andere Branchen in der Region produzieren zurzeit nicht unter Vollast. Das schlägt sich in den Transportzahlen nieder. Vor allem bei den Transporten auf den Straßen sind kurzfristig Ressourcen frei geworden.

Während Wettbewerber im Schienengüterverkehr in dieser Situation an Kurzarbeit denken, behauptet sich unsere Logistik-Tochter RheinCargo gut im Wettbewerb. Im ersten Halbjahr konnte das Unternehmen sogar zusätzliche Mengen gewinnen. Das verdanken wir unseren engagierten Vertriebs-, Planungs- und Produktionsteams, die immer wieder mit starken Konzepten bestehen und auch in den kommenden Monaten stark gefragt sein werden. Denn auch in Zukunft stehen die HGK sowie ihre Töchter und Beteiligungen stärker als viele andere Unternehmen des Stadtwerke Köln Konzerns im Wettbewerb. Die Logistikbranche ist wieder einmal im Wandel. Die HGK und ihr Verbund wollen auch diesen Wandel nutzen, um weiter zu wachsen und sich erfolgreich zu behaupten.

Freundliche Grüße

Neuer Jahrgang



Alleine 15 Azubis starteten am 1. September in Köln.

Mehr als 50 Auszubildende

Ausbildung ist unsere Zukunft: Jeder 20. der rund 900 Mitarbeiter bei Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) und Neuss Düsseldorf Häfen (NDH) sowie deren gemeinsamer Tochtergesellschaft RheinCargo befindet sich in einer Ausbildung. „Institutionen wie die Arbeitsagentur oder die Industrie- und Handelskammern haben unser Engagement in der Aus- und Weiterbildung mehrfach ausgezeichnet. Das motiviert uns, darauf sind wir stolz“, betont HGK-Personalleiterin Marion Schäfer. Die angebotenen Ausbil-

dingsberufe sind dabei so vielfältig wie die Anforderungen der Transportbranche insgesamt. So beschäftigen HGK und RheinCargo zurzeit alleine am Standort Köln 47 Auszubildende, darunter Eisenbahner, Elektroniker, Industriemechaniker, Gleisbauer, Informatiker und Kaufleute. Besondere Chancen bietet das duale Studium, das die Unternehmen in Zusammenarbeit mit der Europäischen Fachhochschule (EUFH) besonders engagierten und talentierten Nachwuchs-Logistikern ermöglichen. (jz)

Deutzer Platte

Erstmals seit Jahren: Stau auf dem Rhein

Zählflüssigen Verkehr und kilometerlange Staus – das kennen Reisende und Logistiker vor allem von der Straße. Doch was auf dem Kölner Autobahnring leider recht häufig vorkommt, hat nun auch die hiesige Binnenschifffahrt ereilt. Am 18. und 19. August sind im Rhein bei Köln insgesamt vier Frachtschiffe auf Grund gelaufen. Sie alle scheiterten an der sogenannten Deutzer Platte. Auf Höhe der Einfahrten zum Hafen Deutz und zum Rheinauhafen verliert der Strom an Fließgeschwindigkeit. Dadurch lagern sich hier bei entsprechendem Wasserstand verstärkt Sand und Kies ab. So betrug die Tiefe der Fahrrinne Mitte August an dieser Stelle nur 2,25 Meter, statt der sonst durch das Wasser- und Schifffahrtsamt garantierten 2,5 Meter. Für die Kölner Häfen hat-

te die rund 24-stündige Sperrung zunächst keine größeren Auswirkungen. „Wir haben die betroffenen Schiffer dabei unterstützt, den Schiffsverkehr möglichst zügig wieder in Gang zu bringen“, berichtet Detlef Többen, stellvertretender Bereichsleiter der HGK-Tochter RheinCargo.

Damit war der Rhein bei Köln zum ersten Mal seit mehr als sechs Jahren nach einem Unfall nicht beschiffbar. Im Frühjahr 2007 hatte die „Excelsior“ bei einem Wendemanöver in Höhe von Köln-Zündorf Schlagseite bekommen und Container verloren, für deren Bergung der Fluss gesperrt worden war. (jz)



Frachtschiffe warteten am Rhein auf die Weiterfahrt.

Bauarbeiten liegen voll im Plan

In Köln-Niehl baut die HGK ein neues Bahnterminal. Die Arbeiten gehen gut voran.

Im Kölner Norden entsteht ein neues Güterverkehrsdrehkreuz. Seit Herbst 2011 baut die HGK an dem Terminal Köln Nord (TKN), einem Terminal für den kombinierten Umschlag von der Schiene auf die Straße. Trotz des kalten Winters liegen die Arbeiten im Plan. Der Gleisbau ist abgeschlossen. „Zurzeit werden die Gefahrgutwanne und die Straßen im Terminal fertiggestellt“, berichtet der stellvertretende HGK-Projektleiter Ewald Irlenborn.

weiterbauen zu können.“ Das neue Terminal ergänzt die im Süden der Stadt bestehenden Anlagen der Deutschen Bahn am Terminal Eifelort. Die HGK und ihre Partner folgen damit der Strategie, die Infrastruktur für den Umschlag möglichst nah an die Industriepole der Region zu bringen. Dies verkürzt den Vor- und Nachlauf per Lkw. (jz)

Im Frühjahr 2014 erwartet die HGK die Lieferung der Krananlage, deren Aufstellen zu den komplexeren Arbeiten beim Bau des Terminals gehört. „Nach der Kranmontage erfolgt die Inbetriebnahme des Terminals. Im Herbst 2014 werden voraussichtlich die ersten Container und Wechselbrücken umgeschlagen“, erläutert Irlenborn.

Im Jahr 2015 sollen hier zunächst bis zu 45.000 Ladeeinheiten bewegt werden. „Perspektivisch können wir die Anlagen je nach Marktentwicklung auf bis zu 250.000 Ladeeinheiten erweitern“, so der stellvertretende Projektleiter. Die nächste Baustufe auf eine Kapazität von zunächst etwa 93.000 Ladeeinheiten pro Jahr soll direkt nach Inbetriebnahme des ersten Teilstückes beginnen. Zurzeit bereitet die HGK die entsprechenden Anträge und Entscheidungen für Zuschussgeber und Aufsichtsbehörden vor. Irlenborn: „Wir sind optimistisch, direkt



Aus der Luft gesehen: Simulation des neuen Terminals.



Hier entsteht das neue Güterverkehrsdrehkreuz für den Kölner Norden.

Konstante in der Stadtgeschichte

Die Kölner HafENZEITUNG geht durch die Geschichte. In dieser Folge gibt Werner Schäfke einen Überblick bis zum Beginn des Weltkrieges.

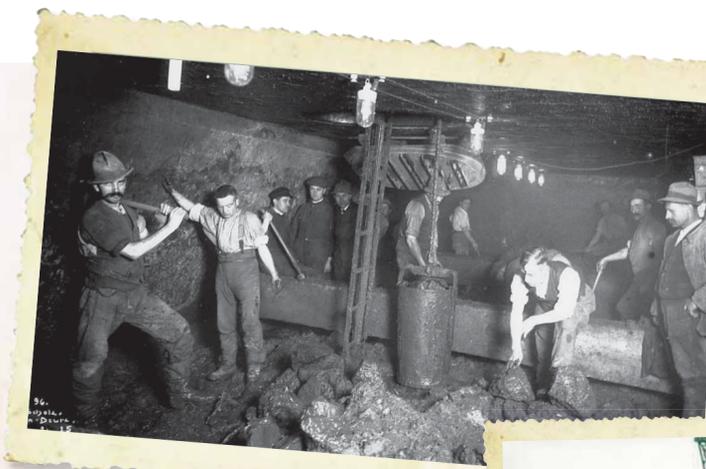
Am Hafen, am Rheinufer, erwacht Kölns mittelalterliche Demokratie. Karl der Große hatte den entscheidenden Wandel gebracht. Dank seiner Eroberung Sachsens war Köln nicht mehr Grenzposten des fränkischen Reiches, sondern Metropole, Sitz eines Erzbischofs, Handelszentrum und geistiger Mittelpunkt für Nordwesteuropa. Das förderte Handel und Verkehr. Die Bevölkerung wuchs. Und die Herren des Handels wurden reich und frech. 1074 wagen sie den Aufstand gegen den Stadtherrn, Erzbischof Anno von Köln. Er hatte nach gewohntem Recht ein Schiff am Rheinufer, am Hafen, für einen Gast beansprucht. Aber Kölns reiche Bürger hatten ein neues Selbstverständnis entwickelt, verlangten nach Selbstständigkeit. Der Aufstand wird blutig niedergeschlagen. Aber der Gedanke bleibt lebendig. 1288 verliert der Erzbischof mit der Schlacht bei Worringen schließlich die Stadtherrschaft.

Stapelrecht. Köln war und blieb Warenumschlagplatz. Hier wechselten mit den Schiffsgrößen die Waren die Schiffe. Kleinere nutzte man für den Mittelrhein, größere für den Niederrhein. Oberländer Ufer und Niederländer Ufer erinnern als Straßennamen noch heute daran. Das vom Erzbischof 1259 verbriefte Stapelrecht, das aus der Praxis eine Pflicht machte, wurde für die Versorgung der Stadt und vom Zwischenhandel wie eine ständige Messe genutzt.

Die Kölner bauen ihren Hafen aus. Besonderen Wert legt man auf die Entwicklung der Hafentechnik. Auf den Stadtansichten seit dem frühen 16. Jahrhundert können wir verfolgen, welch großer technischer Wandel sich am Kölner Rheinufer vollzieht. Das Ufer wird befestigt, große Holzgitter werden schräg in den Rhein gesetzt, um die Schiffe vor Eisgang zu schützen.

Im frühen 16. Jahrhundert sehen wir Kräne auf Schiffen, die zum Umladen oder zum Abladen am Ufer genutzt werden. Seit der Mitte des 16. Jahrhunderts stehen drehbare Krane am Ufer, die weithin am Rhein zum Vorbild werden. Mitte des 19. Jahrhunderts werden sie durch gusseiserne Krane ersetzt und seit dem Ende des 19. Jahrhunderts wird der Mensch als Antriebskraft durch Dampfmaschinen, Hydraulik und Elektrizität verdrängt. Die „Kluten“, einfache Hafearbeiter, deren Kleidung uns heute noch bei der „Kölner Klutengarde von 1908“ im Karneval begegnet, wurden Geschichte. Damit haben wir der Hafentwicklung Kölns vorgegriffen und das einschneidende Erlebnis des Hochwassers von Ende Februar 1784 ausgelassen, das mit Wasser und treibendem Eis die Altstadt verwüstete. Durch einen Eisstau erreichte das Hochwasser eine Höhe von etwa 13,55 Meter, also weit über dem heutigen Hochwasserschutz bis über 11m. Die Hafenanlagen am Rheinufer, Anleger und Krane, wurden wie die dort liegenden Schiffe vom Eisgang zerstört.

Hafenbau. Der erste Gedanke war der Bau eines Sicherheitshafens, der 1813 vollendet wurde. Er lag mit seinem Becken dort, wo sich heute die Grünanlagen am Theodor-Heuss-Ring befinden. Allerdings erwies sich die Einfahrt in diesen Hafen, der erst mit der Anlage der Neustadt nach 1881 aufgegeben wurde, als zu eng für Dampfschiffe. So wächst rasch der Gedanke, das „Werthchen“ eine kleine Rheininsel in Höhe von St. Maria Lyskirchen, nach Süden ans Ufer anzubinden und so einen ersten Rheinhafen entstehen zu lassen. Im Winter diente er zugleich als Schutzhafen gegen Eisgang für die Dampfschiffe, die inzwischen den Schiffsverkehr auf dem Rhein beherrschten. Mit der Eingemeindung von Deutz im Jahre 1888 ge-



Bilder aus einer anderen Zeit: Die HGK verwahrt Aufnahmen von den Anfängen der modernen Häfen.



Schon immer verbunden: Eisenbahn und Hafen gehören in Köln traditionell zusammen.



Bilder: Zeese, ZKR, Grohmann, Wünsche, HGK, Irlenborn

In der kommenden Ausgabe berichten Ulrich Soënius und Mario Kramp aus der Neuzeit der Häfen.

winnt Köln die Herrschaft über einen oft als Konkurrenten empfundenen Nachbarn und dessen Rheinufer als Hafen. Der heutige Deutzer Hafen wird nach Planungen unter Kölner Herrschaft seit 1895 erst im Jahre 1907 in Betrieb genommen. In den Jahren zuvor hatte man im Rahmen der Stadterweiterung nach 1881 erst auf Kölner Seite die Uferstraße neu angelegt und den Rheinhafen in den Rhein hinein verlegt und vergrößert. So war der Bayenturm, der einst direkt am Rheinufer stand, nun ins Hafengelände eingebunden. Ebenso war der Malakoffturm, der am Nordende der Halbinsel des ersten Rheinhafens errichtet worden war, nun ins Rheinufer eingebunden. Köln war um bis zu 100 Meter nach Osten in den Rhein hinein erweitert worden.

Die grandiosen Hafenanlagen werden 1898 festlich eröffnet. Die Lagerbauten werden in den kommenden Jahrzehnten noch ergänzt. Bis heute prägt das 1911 vollendete „Siebengebirge“, das Stadtbauspektor Hans Verbeek entworfen hatte, das Kölner Stadtpanorama. Aber die Planungen greifen längst weiter aus. Seit 1900 denkt man über einen Hafen im Norden der

Stadt, den Niehler Hafen nach. 1912 beginnen die Arbeiten. Auch die Eingemeindung von Mülheim im Jahre 1914, die den Mülheimer Hafen in die Kölner Hafenplanungen einbringt, bremst nicht den Kölner Wachstumskurs der Häfen für die Binnenschifffahrt. Für 1940 wird bereits eine

große „Internationale Verkehrsausstellung“ geplant, in der Häfen und Binnenschifffahrt eine wichtige Rolle spielen sollen. Der Zweite Weltkrieg setzt den Planungen, bald aber auch der Schifffahrt auf dem Rhein, mit versenkten Schiffen und zerstörten Brücken ein Ende.

Kurz Infos

Zum Autor

Dr. Werner Schäfke, geboren 1944 in Hildesheim, studierte Geschichte, Kunstgeschichte, Geographie und katholische Theologie. Von 1984 bis 2009 war er Direktor des Kölnischen Stadtmuseums. 2012 gab er den Band „Hafenstadt Köln“ heraus.

Zum Beitrag

Der gesamte Beitrag „Vom Aufstand zum Untergang – Kölns Häfen von 1000 bis 1945“ erschien im Buch „Hafenstadt Köln“, Emons-Verlag, 320 Seiten, 39,95 Euro, ISBN 978-3-95451-001-6. Für die HafENZEITUNG verfasste Werner Schäfke eine Kurzfassung.



Teil 1

Neu! Lok-Quartett der RheinCargo

Als eine der größten Güterbahnen Deutschlands transportiert RheinCargo mehr als 21 Millionen Tonnen Güter und leistet rund drei Milliarden Netto-Tonnen-Kilometer. Dafür stehen dem Unternehmen 83 eigene Lokomotiven sowie zusätzliche Mietfahrzeuge zur Verfügung. Auch Sonderfahrzeuge gehören in den Fuhrpark, den die Kölner HafENZEITUNG in mehreren Ausgaben vorstellt: Auf insgesamt 32 Karten zum Sammeln, Ausschneiden, Aufkleben und Mitspielen. Verpasste Karten gibt es auf der HGK-Internetseite im HafENZEITUNGS-Archiv: (cg)

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

1a Schwere Streckenloks

DE 13

Betriebszeit:	seit 1989
Hersteller:	MaK Kiel
Modell:	DE 1024
Antrieb:	dieselhydraulisch
Länge ü.P.:	20,96 m
Gewicht:	126,1 t
Leistung:	2650 kW
Anzugskraft:	405 kN
Geschwindigkeit:	160 km/h

1b Schwere Streckenloks

DE 670

Betriebszeit:	seit 1999
Hersteller:	GM EMD
Modell:	JT42CWR
Antrieb:	dieselelektrisch
Länge ü.P.:	21,40 m
Gewicht:	126,1 t
Leistung:	2238 kW
Anzugskraft:	409 kN
Geschwindigkeit:	120 km/h

1c Schwere Streckenloks

DH 59

Betriebszeit:	seit 2001
Hersteller:	Vossloh Kiel
Modell:	G 2000 BB
Antrieb:	dieselhydraulisch
Länge ü.P.:	17,4 m
Gewicht:	87 t
Leistung:	2240 kW
Anzugskraft:	283 kN
Geschwindigkeit:	120 km/h

2a Schwere Rangierloks

DH 714

Betriebszeit:	seit 2003
Hersteller:	Vossloh Kiel
Modell:	G 1000 BB
Antrieb:	dieselhydraulisch
Länge ü.P.:	14,13 m
Gewicht:	80 t
Leistung:	1100 kW
Anzugskraft:	259 kN
Geschwindigkeit:	100 km/h

Hafen news

Entschädigung Bei Schäden neue Höchstbeträge



Hans van der Werf, Cécile Tourayne, Božidar Jovanovic (v.l.).

Wer in Zukunft bei einer Schiffsreise auf europäischen Binnengewässern Schäden an Leib oder Leben erleidet, darf auf höhere Entschädigungszahlungen hoffen. Denn so sieht es das am 27. September 2012 geschlossene Straßburger Übereinkommen (CLN1 2012) vor. Während das Vorgängerabkommen von 1988 im Wesentlichen für den Rhein und seine Nebenflüsse galt, hat die neue Fassung auch für Donau, Elbe, Oder und Save Gültigkeit. Allerdings erst, wenn mindestens vier Staaten das Abkommen ratifiziert haben. Den ersten Schritt machte Serbien: Am 18. Juni hinterlegte Konsul Božidar Jovanovic die Ratifikationsurkunde bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt. (cg)

Stevendock verbessert Mehr Hub



Werftingenieur Frank Hebel: „Jetzt heben wir die Großen.“

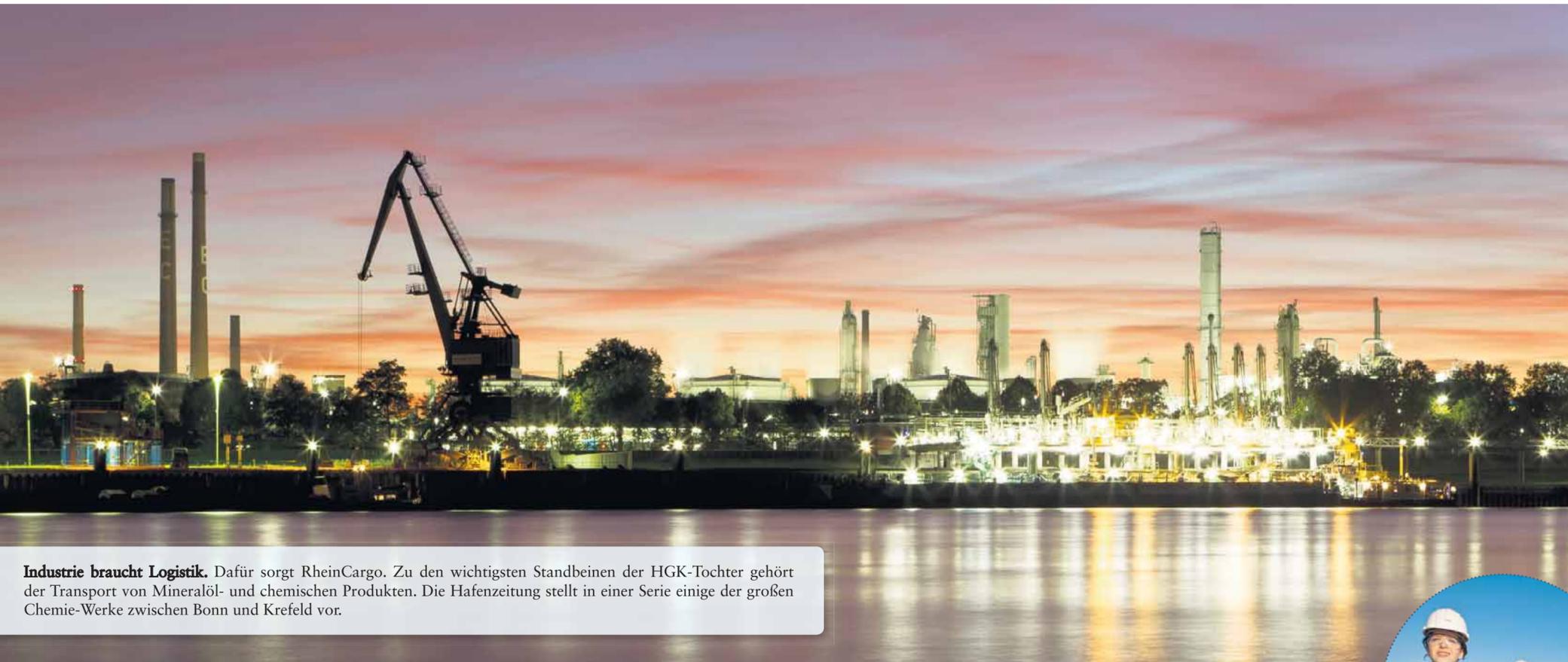
Die Schiffe auf dem Rhein sind in den letzten 15 Jahren nicht nur größer, sondern auch schwerer geworden. Um Bug oder Heck eines modernen Doppelhüllenschiffes oder Gastankers vollständig aus dem Wasser zu heben, reichten die 350 Tonnen Tragfähigkeit des Stevendocks im Mülheimer Hafen nicht mehr aus. Die Kölner Schiffsverft Deutz hat sich deshalb entschlossen, die schwimmende Anlage aus dem Wasser zu ziehen und eine 35 Zentimeter hohe Schürze am unteren Ende der Luftkammern anzuschweißen. Sie verschafft dem Dock seit Anfang Juli die nötige Verdrängung, um rund 450 Tonnen anzuheben. (cg)

Abbruch von Kranbühnen Umbau Godorf



Die verfallenen Bühnen stehen auf Betonsäulen.

Im Jahr 2003 hatte die HGK eine neue Uferwand an der Rheinseite des Hafens Godorf gebaut. Nun plant das Unternehmen den Rückbau der südlich gelegenen Kranbühnen. Diese stehen an der Wassereite auf Betonsäulen. Sie dienten für den direkten Schüttgutumschlag unter anderem von Kohle vom Schiff auf Waggons. In den letzten 20 Jahren haben sich Umschlagstätigkeiten verlagert, die Krane wurden stillgelegt und zurückgebaut. Nur die Kranbühnen blieben. Die Abbrucharbeiten können nur von der Wassereite, also vom Rhein her durchgeführt werden, da an Land zahlreiche Gleise verlaufen. (jz)



Um eine grüne Schi slänge voraus

Flüssiggas im Tank weniger Dreck im Abgas

Unter den Autos mit Verbrennungsmotor sind Erdgas-Kleinwagen und Hybrid-Limousinen die Saubersten. So steht es in der Mitte August veröffentlichten Umweltliste des Verkehrsclubs Deutschland. Gäbe es ein vergleichbares Ranking für Binnenschiffe, fände sich die „Greenstream“ definitiv auf einem der vordersten Plätze wieder: Mit verflüssigtem Erdgas im Tank und elektrischen Fahrmotoren kombiniert das am 15. März in den Niederlanden getaufte Tankmotorschiff zwei Systeme, die auf der Straße bereits jedes für sich allein als umweltfreundlich gelten. Am 10. und 11. Juli war das auch optisch völlig neu entworfene Schiff erstmalig in Köln zu Gast.

Leisetreter. Besatzung und Anlieger profitieren ebenfalls von der dezenteren Geräuschentwicklung der vier Gasaggregate: Zum einen sollen sie einige Dezibel leiser arbeiten als ein Schiffsdiesel, zum anderen schaltet das System die jeweils 285 Kilowatt starken Motoren automatisch dazu oder ab. Je nachdem, ob stromaufwärts viel Leistung benötigt wird oder ob ein Aggregat zur Versorgung der elektrischen Antriebsmotoren und der Bordsysteme ausreicht. Ein sonst nötiger Schiffsdiesel mit etwa 1.000 Kilowatt Leistung liefe bei Talfahrt etwa im unteren, nicht mehr optimalen Drehzahlbereich – die Verbrennung wäre entsprechend unsauber.

Zukunftsfähig. Gleichzeitig spart der Betreiber etwa 20 Prozent Brennstoffkosten ein. „Damit lassen sich die Mehrkosten in Höhe von über einer Million Euro für den neuen Antrieb innerhalb von sechs Jahren wieder einspielen“, so van Voorn. Da Binnenschiffe oft Jahrzehnte lang im Einsatz sind, ein vertretbarer Zeitraum. Noch gibt es in Deutschland allerdings keine Bunkerstation für das Schiff, lediglich in Rotterdam können Binnenschiffe seit dem 1. Juli ohne Sondergenehmigung LNG tanken. Deshalb sind die Tanks des rund sieben Millionen Euro teuren Schiffes so ausgelegt, dass eine Füllung für die Strecke Rotterdam – Basel ausreicht. Die Beteiligten sind zuversichtlich, dass LNG als sauberer Schiffstreibstoff eine Zukunft hat. Ein baugleiches Schwesterschiff mit dem Namen „Greenrhine“ ist am 3. September getauft worden. „Ich glaube an diese Innovation“, freut sich Rainer Schäfer, Geschäftsführer von RheinCargo und Präsident des Bundesverbands öffentlicher Häfen. Nun gelte es, Überzeugungsarbeit zu leisten und Tankmöglichkeiten entlang des Rheins zu schaffen. „Schließlich bewältigt der Rhein als Binnenwasserstraße fast 80 Prozent der deutschen Binnenschifffahrt.“



Zuvor lediglich in den Niederlanden und Belgien unterwegs, kam die „Greenstream“ am 10. Juli erstmals nach Köln.

Bilder: Ineos, Shell



Industrie braucht Logistik. Dafür sorgt RheinCargo. Zu den wichtigsten Standbeinen der HGK-Tochter gehört der Transport von Mineralöl- und chemischen Produkten. Die Hafenzeitung stellt in einer Serie einige der großen Chemie-Werke zwischen Bonn und Krefeld vor.

Schi, Lok und Pipeline

Ineos Petrochemiespezialist im Kölner Norden

von Christian Grohmann



Die größten Tankschiffe auf dem Rhein machen in Worringen fest. Dort liegt, am nördlichsten Ausläufer des Stadtgebietes, das Werk von Ineos. An drei Tankerbrücken direkt neben der B9 fertigen rund 20 Beschäftigte des größten Kölner Chemieunternehmens im Vierschichtbetrieb zwischen vier und neun Binnenschiffe pro Tag ab. Aus dem Bauch von Schiffen wie der „Somtrans XII“ löschen sie jährlich rund 1,8 Millionen Tonnen Rohstoffe wie Naphtha und LPG, die ihre knapp 2.000 Kolleginnen und Kollegen in der Produktion benötigen. Oder sie beladen Schiffe der Reedereien Jaegers und Chemgas mit 23 verschiedenen Produkten, die als Grundstoffe für die Herstellung von Kunststoffen oder als Lösungsmittel in mehr als 20 andere Häfen verschifft werden. So kommen pro Jahr etwa 1.600 Schiffladungen zusammen. Das sind 41 Prozent der eingehenden Rohstoffe und mit 1,4 Millionen Tonnen 37 Prozent der Ausfuhren.

Verkehrsaader. Lediglich auf der Eingangsseite hat die Pipeline mit 50 Prozent einen größeren Transportanteil, denn auch Erdgas ist für die Produktion nötig. Das Hauptprodukt Ethylen wird ebenfalls zu einem großen Teil in eine knapp 500 Kilometer lange Rohrleitung eingespeist,

„950.000 Tonnen auf der Schiene befördert.“

die Köln mit dem Ruhrgebiet, Belgien und den Niederlanden verbindet. Und obwohl ein scheinbar endloses Rohrleitungssystem auch die Unternehmen im benachbarten Chemiapark mit den Ineos-Anlagen vernetzt, ist Christian Gabel, Leiter der Standortentwicklung, von der Bedeutung der blauen Verkehrsader überzeugt: „Ohne den Rhein als Transportweg wären wir gar nicht hier.“ Schließlich rechnet

sich das unterirdische Rohr nicht für jede Relation – zudem stellt der Transport auf dem Fluss eine flexible Ergänzung mit genügend Freikapazitäten dar.

Sicherheitskonzept. Genau wie innerhalb des Werks schreibt Ineos Sicherheit auch in der Logistik groß: Auf dem Rhein beispielsweise setzt das Unternehmen seit rund zehn Jahren nur Doppelhüllentanker ein, die gesetzlich erst ab 2018 vorgeschrieben sind. „Neben den in der Schifffahrt üblichen Routineuntersuchungen wird die Qualifikation der Besatzungen und der technische Zustand der Schiffe mindestens einmal pro Jahr untersucht“, erklärt Guido Boes aus der Logistikkabteilung den so genannten EBIS-Check. Zudem dürfen die Schiffe für den Transport mancher Gefahrstoffe nicht älter als 25 Jahre sein. Damit beim Verladen nichts schiefgehen kann, verfügen die Anleger über spezielle Sicherheitskupplungen. „Selbst wenn sich ein Schiff los-

reißen sollte, löst sich die Kupplung und der Verladearm bleibt intakt. Der Inhalt hinter dem Sicherheitsventil würde in die Auffangvorrichtungen auf dem Deck des Tankschiffes fließen“, beschreibt Boes. „In all den Jahren meines Jobs hier ist es aber noch nie so weit gekommen.“

Logistik-Mix. „Am Liebsten würden wir noch mehr unserer Produkte mit Schiff und Rohrleitung transportieren“, erklärt Gabel. „Aber nicht alle Kunden haben einen eigenen Hafen oder Pipeline-Anschluss.“ So kommen auch Tankwagen auf Straße und Schiene zum Einsatz. Pro Jahr passieren insgesamt 639.000 Tonnen Güter die Werkstore per Lkw. Mit der Bahn sind es 957.000 Tonnen. Während dafür um die zehntausend Tanklastzüge und Kesselwagen benötigt werden, müsste „Somtrans XII“ für diese Mengen nur 242 Mal in Worringen festmachen: Das eigens für die Ineos-Transporte gebaute

Schiff fasst 6.610 Tonnen und gehörte 2005 zu den ersten 135-Meter-Tankschiffen auf dem Rhein. Voll beladen bringt es das knapp 17 Meter breite Fahrzeug, das fast ausschließlich zwischen Rotterdam und dem Chemiewerk im Kölner Norden pendelt, auf einen Tiefgang von vier Metern. „Gut, dass wir damit nicht über die Deutzer Platte müssen“, sind sich die Ineos-Logistiker einig.

Serie Chemie in der Region

Mit einem Umsatz von 48,5 Milliarden Euro im Jahr 2012 gehört die nordrhein-westfälische Chemiebranche neben dem Maschinenbau zu den wichtigsten Industriezweigen des Landes. Allein im Rheinland sind etwa 230 Chemieunternehmen mit rund 65.000 Beschäftigten angesiedelt. Zu den bemerkenswerten Standortfaktoren gehört die Vernetzung der Betriebe untereinander über Straße, Schiene, Pipeline – und natürlich über den Wasserweg. In einer Serie zeigt die Kölner Hafenzeitung, welche Bedeutung der Logistik als Standortfaktor für die Chemieunternehmen der Region zukommt.

Mehr zum Thema: www.chemcologne.de

Deckwache: Der Lade- oder Löschvorgang dauert je nach Schiffsgröße einige Stunden.



Die Verladearme ermöglichen einen sicheren Transfer an oder von Bord.

Hafen news

Nacht der Technik
Nächtlicher Hafen
beeindruckt



Abendstimmung am Lagerhauskai.
Rund 5.000 Besucher und 300 restlos ausverkaufte Einzelveranstaltungen: Mit der vierten Kölner Nacht der Technik am 14. Juni zeigten sich die Veranstalter voll und ganz zufrieden. Rund 750 bis 800 der Besucher nutzten das Angebot von HGK und CTS, den nächtlichen Betrieb auf dem Container-Terminal im Niehler Hafen per Bus zu erkunden und auf dem Lagerhauskai Vorträge über die Logistik per Schiff und Schiene zu lauschen. Die nächste Nacht der Technik soll am 12. Juni 2015 stattfinden. (cg)

Briketts im Containerzug
Vom Rheinland nach Mähren



Bereit zur Abfahrt: „black-box“-Container im Niehler Hafen.
Ende Juli hat neska intermodal erstmalig einen Zug mit „black-box“-Containern bestückt und nach Tschechien geschickt. An Bord: 600 Tonnen Braunkohle-Briketts. Rheinische Briketts in Containern, das ist neu. Denn bislang wurden die „Klütten“ per LKW transportiert. Nun soll die Nutzung der Schiene den Transport planbarer und umweltfreundlicher machen. Das Transportkonzept von Frechen via Niehl und Duisburg funktioniert komplett ohne Lkw. „Der Test verlief sehr gut – die Briketts wären eine ideale Ergänzung für diese Relation“, erklärt Ralf Kirion, Leiter Geschäftsentwicklung bei neska intermodal. (cg)

Erfolgsstory vor den Toren Kölns



Blick auf das moderne Werk von Sany Germany in Bedburg bei Köln.



Sany Germany Geschäftsführer Bart Decroos

Bilder: Sany Germany, Imperial, Nutsch, Knott, neska, Meyer & van der Kamp GmbH & Co. KG, Pianowski, thinstock.de

Sany Germany setzt bei Hafenumschlagstechnik auf Qualität und Service.

In Bedburg 40 Kilometer westlich von Köln fertigt die chinesische Sany Group seit Ende 2012 Hafenumschlaggeräte für den europäischen Markt, darunter den ersten Reachstacker „Made in Germany“. Zahlreiche hier verbauten Komponenten erreichen das Montagewerk im Erft-Kreis per Container über die Kölner Häfen. Am 20. September waren die gelben Boxumschlaggeräte auch erstmals am CTS-Containerterminal im Hafen Köln-Niehl zu sehen. Anlässlich des „FSH-Sany Open House Day“ am 19. und 20. September kamen auf Einladung von Sany Germany und dessen deutschem Generalvertreter FSH mehr als 100 Fachleute zur Werksbesichtigung nach Bedburg und praktischen Vorführungen im Echtbetrieb in das Niehler CTS-Terminal. Die chinesische Sany Group Co., Ltd wurde 1989

als privates Unternehmen gegründet und verfolgt seither das Ziel, „ein erstklassiges Unternehmen aufzubauen, erstklassige Talente auszubilden und die Marke Komponenten kommen über Köln im Container.“ Sany mit erstklassigen Produkten in der Welt zu etablieren“. 50.000 Mitarbeiter in 150 Ländern haben den Produzenten von Baumaschinen und Hafenumschlagstechnik auf Rang 431 der 500 weltgrößten Unternehmen gebracht. Mit der Sany Germany GmbH will das Unternehmen den europäischen Markt für Hafenma-

schinen erobern – getreu dem Firmenmotto „Qualität verändert die Welt“. Neben Europa sollen von hier aus Afrika, der Mittlere und Nahe Osten sowie die USA beliefert werden. Aller Voraussicht nach werden einige dieser Transporte über das CTS Terminal in Köln laufen.
Am 1. Januar 2009 unterzeichnete Sany in Anwesenheit des chinesischen Premiers Wen Jiabao und Kanzlerin Angela Merkel den Vertrag zum Bau eines Forschungs- und Entwicklungszentrums mit angeschlossener Produktion für Betonpumpen im rheinischen Bedburg mit einem Investitionsvolumen von 100 Millionen Euro. Seit Januar 2011 steht hier eine hochmoderne gläserne Manufaktur mit 10.000 Quadratmetern Produktionsfläche und 7.400 Quadratmetern Bürofläche

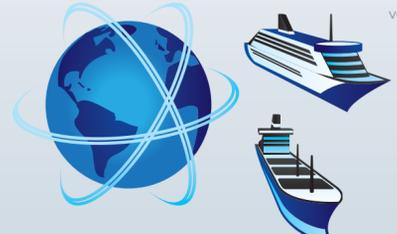
für das Forschungs- und Entwicklungszentrum. Hier arbeiten heute 100 Mitarbeiter aus zehn europäischen Ländern. Derzeit wird eine 8.000 Quadratmeter große Lackierhalle gebaut.
Qualität „Made in Germany“. Nach der Übernahme des deutschen Marktführers für Betonpumpen Putzmeister durch Sany Anfang 2012 fand Sany Germany Geschäftsführer Bart Decroos eine neue Aufgabe für die gerade fertiggestellte Fabrik. Die Vermarktung von Hafenumschlagstechnik und die Herstellung von Schwerlaststaplern, Reachstackern und Leercontainerstaplern für den europäischen Markt versprachen langfristige Wachstumsperspektiven. Die Fabrikanlage ließ sich mit minimalem Aufwand an die neue Herausforderung anpassen, denn

Technik und die Dimensionen der Maschinen sind ähnlich. „Unser Ziel ist es, in den kommenden Jahren unseren Marktanteil in Europa zu steigern“, erläutert Hans-Wilhelm Dünner

schem Personal“, so Decroos. Die Manufaktur in Bedburg kann im Einschichtbetrieb an fünf Tagen in der Woche 100 Maschinen im Jahr produzieren.
Bewährte Vertriebspartner in Europa. Sany geht in Europa über bestehende Vertriebsunternehmen für Hafengeräte an die Endkunden heran, um so vorhandenes Know-how und Vertrauen für den Markteintritt zu nutzen. „Wir freuen uns sehr mit der FSH Flurförderfahrzeuge Service & Handels GmbH aus Langenfeld einen bewährten Generalvertreter für das deutschsprachige Europa gefunden zu haben, der über langjährige Markterfahrungen verfügt und ein dichtes Netzwerk von geschulten Servicetechnikern unterhält“, so Paolo Dazi, Sales Director Sany Germany.

Erfolgreiche Gespräche in München

Fachmesse transport logistic bringt internationale Logistiker zusammen

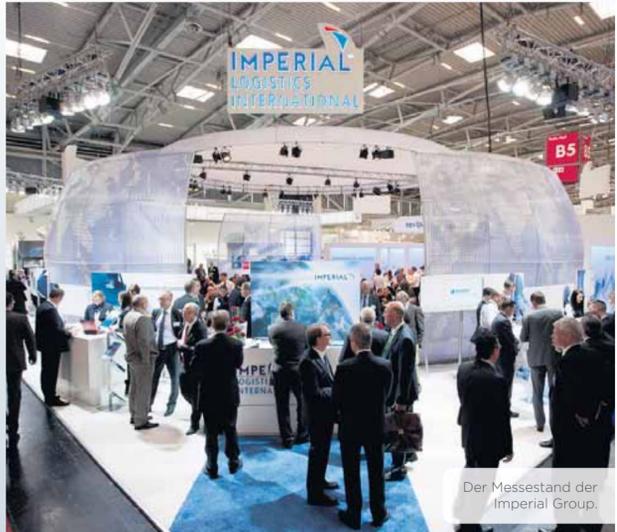


von Christian Grohmann

Wenn die Mitarbeiter der Kölner Logistikunternehmen Anfang Juni von der Branchenmesse transport logistic aus München zurückkehren, haben sie weniger Eindrücke von der bayerischen Hauptstadt gewonnen, als vielmehr Eindrücke bei Geschäftspartnern und potenziellen Kunden hinterlassen. Und zwar rund um den Globus: Allein in dem 1.893 Einträge starken Ausstellerverzeichnis zählten die Veranstalter 63 verschiedene Herkunftsnationen. Die Fachbesucher – mit rund 53.000 ein Besucherrekord – kamen vornehmlich aus Deutschland, Österreich, der Niederlande, Italien, der Schweiz, Frankreich, der Tschechischen Republik, Polen, Großbritannien, Belgien und Spanien, aber zunehmend auch aus China, Russland und der Türkei. Insgesamt kamen 45 Prozent der Aussteller und 40 Prozent der Besucher aus dem Ausland.

„Für die erste internationale Präsentation unseres Unternehmens war diese Messe genau die richtige Plattform“, erläutert Margit Knott, die für RheinCargo den Messeauftritt organisiert und verantwortet hat. Der neu gestaltete Messestand lockte zahlreiche Kunden und potenzielle Kunden aus

Deutschland und der ganzen Welt an. „Während der vier Messtage haben wir viele sehr wertvolle Gespräche geführt“, bestätigt Knott. Auch Hans-Peter Wieland vom Container-Terminals CTS im Niehler Hafen, zieht ein positives Resümee: „Seit vielen Jahren stellen wir erfolgreich in München aus. Als Teil der international aufgestellten Imperial Group profitiert unser Messeauftritt von einem Gemeinschaftsstand, der seinesgleichen sucht. Insbesondere unsere Projektleiter haben hier Gelegenheit, die neuesten Produkte vom Shuttle-Zug bis hin zum Massengut-Container denjenigen zu präsentieren, die tatsächlich von unserem Know-how profitieren können.“ Mit von der Partie war auch das im Niehler Hafen ansässige neska Schiffs- und Speditionskontor. Die POHL & CO. GmbH, die Karl Schmidt Spedition GmbH & Co. KG sowie DB Schenker unterhielten eigenständige Stände. Transport Logistic ist die weltweit größte Messe für den Güterverkehr auf Straße, Schiene, Wasser und in der Luft. Sie findet alle zwei Jahre in München statt. Die Kölner Logistiker sind entsprechend ihrer Bedeutung traditionell stark vertreten.



Der Messestand der Imperial Group.

Hafen news

Logistiker unter sich
Hafentag Köln



Branchentreff im Hafen Köln-Niehl.
Perspektiven des Austauschs zwischen Köln und dem Seehafen Hamburg – darüber diskutierten rund 150 Logistiker auf der „Drachenfels“ am 11. Juli. Sie waren zu einer abendlichen Hafenrundfahrt nach Niehl gekommen. Zu der Veranstaltung hatten das CTS Container-Terminal, der Hamburger Hafemarketingverein, RheinCargo und Transfracht geladen. „Zwar spielen die Rheinmündungshäfen für Köln eine größere Rolle im weltweiten Handel, doch der Hafen Hamburg ist gerade für die Beziehungen mit dem Wirtschaftsraum Ostsee eine hervorragende Drehscheibe“, erläutert CTS-Geschäftsführer Hans-Peter Wieland. (cg)

Schweizerverkehr
Von Frechen nach Zizers



Kohlezug der RheinCargo, von Frechen nach Graubünden.
Seit dem 14. Juli fährt RheinCargo zwei Mal pro Woche direkt von Frechen im Rheinland nach Zizers in der Schweiz. Mit dem neu konzipierten Braunkohleverkehr unternimmt das Unternehmen erste Schritte zum Aufbau eines eigenen Verkehrsnetzes im südlichen Nachbarland. „Wir haben in der Vergangenheit sehr gut mit unseren Partnern in der Schweiz kooperiert. Diese Zusammenarbeit wollen wir gerne fortsetzen“, berichtet Key-Account-Manager Lukas Klippel und ergänzt: „Wenn wir aber in Einzelfällen wie hier eine gleichbleibende Performance komplett aus eigener Hand leisten können, wollen und werden wir die Chance nutzen.“ (jz)

Hafenbaggerung
Clever kombiniert



Wasserinjektionsgerät MS „Akke“. Wo Schiffsschrauben Schlamm aufwirbeln, können Untiefen entstehen. Lange Zeit ließen die Kölner Häfen deshalb ihre Becken ausbaggern. Seit 2005 ist stattdessen das Wasserinjektionsgerät MS „Akke“ im Einsatz. Dieses Schiff zieht die Untiefen glatt. Das schont die Umwelt und spart. Seit diesem Jahr übernimmt „Akke“ diese Arbeiten erstmals auch in den Häfen in Neuss und Düsseldorf. Das Schiff, welches seinen Heimathafen in Wilhelmshafen hat, musste nur einmal die weite Anreise bewältigen. (jz)



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

Hafen Quiz
Wer weiß es?
Mitmachen und gewinnen!
Frage:
 Abgasarm auf dem Rhein

Der Binnenschifftransport schont die Umwelt, da weniger Diesel pro beförderter Tonne als bei anderen Verkehrsmitteln gebraucht wird. Mit gasgetriebenen Schiffsmotoren stößt die Branche inzwischen zudem in ein neues Zeitalter vor. Das neueste, nahezu abgasfreie Binnenschiff auf dem Rhein heißt:

- a) Greensteam
- b) Redlight
- c) Yellow Submarine

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:
05. November 2013

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



Das erste Mal in Köln: der mit LNG betriebene Frachter.

Zu gewinnen gibt es zehn Mal je ein Kranquartett der RheinCargo Köln sowie zehn Mal einen Zauberwürfel der Kölner Häfen.

Die Gewinner des vorigen Rätsels sind:
 W. Jahn, Katharina Langen, Frank Walter (alle Köln).

Alle Gewinner wurden benachrichtigt.

Die richtige Antwort lautete:
 Küstenmotorschiff

Neue Techniken für die Kunden

Junge Autoren

Bild: Schmidt, Grohmann, Charzinski, KVB, Vesen, Shell

Cem Yalim absolviert eine Ausbildung zum Lokführer. Neben dem Beruf schreibt er für die Hafenzeitung über Kollegen bei HGK und RheinCargo.

Südlich der Domstadt im Brühler Ortsteil Vochem befindet sich die Lokwerkstatt der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). Ob Reparaturen, Instandhaltungen oder Wartungen: Hier werden die Lokomotiven fit gehalten für den Einsatz im Rheinland und ganz Europa. Dabei kommen längst nicht mehr nur die betriebseigenen Maschinen von HGK und RheinCargo nach Vochem. Rund ein Drittel der Kundschaft stammt von externen Unternehmen. Die Deutsche Bahn steht ebenso auf der Kundenliste wie beispielsweise die regional ansässige Rurtalbahn.

Wie kommt es dazu? „Wir sind in der Bahnbranche bekannt und bieten gute Qualität. Deshalb werden wir von Kunden angesprochen und finden offene Ohren, wenn wir selber auf Kunden zugehen“, erklärt Norbert DiRaimondo. Er ist Leiter des technischen Qualitätsmanagements und stellvertretender Leiter für den Bereich Technik der HGK.

Schon als junger Mann stand für DiRaimondo fest, dass er in der Elektrotechnik seine Brötchen verdienen will. Vor 16 Jahren begann er schließlich eine Ausbildung als Energieelektroniker bei der HGK. „Es war der 1. September 1997“, erinnert DiRaimondo sich noch genau an seinen ersten Tag. „Nach der erfolgreichen Ausbildung wurde ich in der Lok-

werkstatt als Elektriker eingestellt.“ Später besuchte er die Techniker- Abendschule. Das hieß: tagsüber praktische Arbeit zwischen Öl und Fett, abends theoretische Fachkenntnisse aneignen und erweitern. Vier Jahre vergingen in diesem Tempo. Nach einer zweijährigen Pause legte DiRaimondo mit einem Bachelor Studium im Bereich Mechatronik mit der Fachrichtung Schienenfahrzeuginstandhaltung nach. Im Mai dieses Jahres folgte der Abschluss.

„ Die Weiterbildungsrate in der Lok-Technik ist sehr hoch.

Vom Studium profitierten neben dem Absolventen selber auch der Arbeitgeber HGK und dessen Kunden. Möglich macht es der Bau einer sogenannten Load Box, die nun die Messwerte liefert. Mit diesem voll einsatzfähigen Prüfstand können die Vochemer Techniker grundüberholte EMD-Dieselmotoren im Stand auf einer Großdiesellok Class 66 unter Vollast direkt in der Werkstatt testen. „Dies ist ein wichtiger Abschluss-Check nach umfangreichen Maßnahmen wie einer Motorgrundüberholung, bei der wesentliche Komponenten ausgetauscht worden sind und im Zusammenspiel ihre Leistung unter Beweis stellen müssen“, erläutert Bereichsleiter Ludger Schmidt. Der Prüfstand eröffnet der Werkstatt ein neues Geschäftsfeld für 17.000-Megawattstunden-Inspektionen an den „Class 66“-Maschinen. „Wir haben auch schon den ersten Auftrag“, fügt DiRaimondo stolz hinzu.

Cem Yalim


Kölner Köpfe

Torsten Kowalewsky zum Verbandsgeschäftsführer gewählt

Mehr Einsatz für die Hafenanlieger

Zwei Jahre lang war Torsten Kowalewsky Vorstandsmitglied im Verband der Kölner Spediteure und Hafenanlieger, kurz VKSH. Zum 1. April hat er den bisherigen Geschäftsführer Georg Baumann abgelöst: Einstimmig wählte das Vorstandsgremium den 36-jährigen Rechtsanwalt zum geschäftsführenden Vorstand. Die Mission: Die Interessen der Verbandsmitglieder nach außen stärker zu vertreten. Dabei geht es etwa um eine funktionierende Infrastruktur – von der Kaimauer bis über die Kölner Rheinbrücken. Jüngstes Beispiel: „Die Baustelle des neuen Gaskraftwerks am Niehler Molenkopf stört den LKW-Verkehr erheblich und kostet die

dort ansässigen Firmen richtig viel Geld“, erklärt Kowalewsky. „Aber das Straßenverkehrsamt hat bislang nur unzureichend auf Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrsführung an der Baustelle reagiert.“ Nun hat sich der Verband an die IHK gewandt. Seine Kanzlei am Stapelkai, in der er sich ohnehin immer mehr mit Rechtsfragen aus den Bereichen Verkehr und Logistik befasst hat, führt der gebürtige Kölner aber trotz neuer Funktion weiter. Die Berufung in die Geschäftsführung hat Kowalewsky unter anderem dazu bewogen, seinen beruflichen Schwerpunkt verstärkt auf das Speditions- und Transportrecht zu legen.

Christian Grohmann


China-Delegation im Hafenamts Interessierte Gäste

Die Kölner Häfen – ein rein deutsches Thema? Die Funktion der hiesigen Binnenhäfen in der Transportkette interessiert längst auch Gäste aus aller Welt. So diskutierte Anfang Juli eine Delegation der China Federation of Logistics and Purchasing (CFLP) mit der HGK über Planung und Aufgaben der Hafenanlagen. Die 24 Vertreter chinesischer Logistikunternehmen besuchten Deutschland im Rahmen einer Studienreise.



Chinesische Logistiker bei der HGK.

Hafenrundfahrt Mit KVB und Schülern auf Tour

Jugendliche Fahrzeugbegleiter genießen bei den Kölner Verkehrsbetrieben ein hohes Ansehen. Als Ansprechpartner und Konfliktvermeider helfen sie, damit die Fahrten in Bus und Bahn nochmals sicherer werden. Als Dank lädt die KVB die Jugendlichen jedes Jahr zu einer besonderen Tour ein. In diesem Sommer ging es an Bord der MS RheinEnergie durch die Kölner Häfen.



Fast 900 Personen lud die KVB zur Hafenrundfahrt.

Wege für morgen IHK für Infrastruktur

Unter dem Jahresmotto „Wege für morgen“ stehen die IHKs bundesweit für einen Erhalt der Infrastruktur. „Wie vielerorts herrscht auch in Köln Flächenknappheit. Sie darf nicht zur Investitions- und Wachstumsbremse werden, dafür setzen wir uns als IHK ein“, betont Geschäftsführer Ulrich Soénius. Beispielsweise sei der Ausbau des Godorfer Hafens längst überfällig. „Kritiker verweisen hier gern auf die angeblichen Platzreserven im Niehler Hafen, doch die sind alle ausgeschöpft“, so Soénius.

Initiative Zukunft Industrie

Die HGK ist Mitglied der Akzeptanzoffensive der Industrie in der Wirtschaftsregion Köln. „Wir wollen aufzeigen, was lokale Industrie heute ausmacht und die Menschen wieder für Industrie begeistern“, beschreibt Fred Arnulf Busen, Sprecher der Initiative, deren Ziele. „Industrie ist wichtig, weil sie Motor für faire Arbeitsverhältnisse, sichere Einkommen und eine ökologische Industriepolitik sein kann“, führt Andreas Kossiski, DGB-Regionsvorsitzender Köln-Bonn aus.

In|du|strie
 GEMEINSAM. ZUKUNFT. LEBEN.

Die Industrie im Rheinland wirbt.

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),
 Dr. Werner Schäffe, Cem Yalim (cy)
 Christian Grohmann (cg)

 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)
 Layout: Victoria Birgel

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