

Vielseitig
Besuch bei neska
in Duisburg
Seite 2



Nachhaltig
Ford setzt auf
die Wasserstraße
Seite 7



Romantisch
Die Schiffsbrücke
in Leverkusen
Seite 8



KÖLNER

HAFENZEITUNG

Zeitung der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Jahrgang 8 | Nummer 2 | Juni 2016 | www.hgk.de

Eine Kiste verändert die Welt



Bilder: Port of Rotterdam, Maersk

Ankunft der ersten Container in Rotterdam 1966.



Container-Pionier Malcom McLean.

Vor 50 Jahren kamen in Rotterdam die ersten Container an. In Köln werden die Boxen seit 1971 umgeschlagen

Oft sind es simple Dinge, die die Welt verändern. Der Container ist eine davon. Eine rechteckige Kiste aus Stahl, 20 oder 40 Fuß lang. Ein robuster, stapelbarer Behälter für den Transport verschiedenster Waren. Vor 60 Jahren in den USA erfunden, hat er die Weltwirtschaft revolutioniert. Dauerte es früher Tage oder gar Wochen, ein Schiff zu beladen, weil jeder Sack, jeder Ballen, jedes Fass einzeln verstaubt wurde, konnte man die Ware in Containern in wenigen Stunden an Bord bringen. Das senkte die Transportkosten enorm und kurbelte den globalen Handel an. Die Kehrseite: Tausende Hafentarbeiter verloren ihre Jobs.

Erfindergeist. Treibende Kraft dieser Entwicklung war der US-Spediteur Malcom McLean (1913-2001). Er gilt als Begründer des intermodalen Containerverkehrs mit Schiff, Bahn und LKW. Mitte der 1950er-Jahre beginnt er, LKW auf Schiffe zu verladen, und lässt sie entlang der US-Ostküste in die Nähe der Zielorte befördern. Dann entwickelt er den Sattelaufleger. Das spart Platz im Schiff, weil die Zugmaschinen an Land bleiben. Doch LKW-Anhänger kann man nicht stapeln.

McLean löst das Problem, indem er das Chassis weglässt. Übrig bleibt der reine Transportbehälter – der Container ist geboren. McLean baut Tanker zu Containerschiffen um und stapelt die Boxen auch in Schächten unter Deck. Ab 1956 bedient er regelmäßig die Route New York–Houston und über den Panamakanal bald auch die Westküste der USA.

Neue Ära. In Europa beginnt das Containerzeitalter am 3. Mai 1966. An dem Tag läuft McLeans Schiff „Fairland“ mit 226 Containern an Bord in Rotterdam ein. Mangels geeigneter Kräne im Hafen werden die Boxen mit bordeigenem Gerät vom Schiff auf LKW verladen. Zwei Tage später setzt die „Fairland“ in Bremen die ersten Boxen an Land – der Container hat Deutschland erreicht. Viele sind zunächst skeptisch, doch der Siegeszug der Blechkiste lässt sich nicht aufhalten. Sie macht den Transport viel effizienter und schützt gleichzeitig die Ware vor Wind, Wetter und Dieben.

Erfolgsgeschichte. Reeder und Häfen investieren daher bald in Containerschiffe und Kräne. In Köln hält die Universalkiste 1971 Einzug, als in Niehl der

erste Containerkran aufgebaut wird. Anfangs kommen die Boxen nur sporadisch. „Im Rheinauhafen haben wir ab 1974 kleine 10-Fuß-Behälter umgeschlagen, so genannte Babycontainer“, erinnert sich der pensionierte Hafenmeister Bernd Schulenburg (76). Um die Boxen an Land zu setzen, wurden Stückgutkräne mit einem „Viersprung“ ausgestattet. „Man verbindet vier Seile zu einem und befestigt die Seilenden mit Haken an den vier Ecken des Containers.“ Damals stiegen die Hafentarbeiter noch auf Leitern, um die Haken einzuhängen. Im 1984 eröffneten CTS-Containerterminal in Niehl erledigen diesen Job heute Kranführer in riesigen Kränen mit Spezialgeschirren, so genannten „Spreadern“. Diese lassen sich im Handumdrehen auf das passende Maß einstellen (20- oder 40-Fuß-Container). In den Anfangsjahren war das anders. „Wir hatten je einen Spreader für 20 Fuß und 40 Fuß und mussten den passenden nach Bedarf montieren“, so Schulenburg. Wurden bis 1980 in Köln nur einige Tausend Boxen pro Jahr umgeschlagen, so sind es heute im Rhein-Cargo-Verband der Häfen Köln, Neuss und Düsseldorf jährlich rund 1,3 Millionen. Lesen Sie mehr auf Seite 4 und 5. (dü/mf)

Editorial



Wolfgang Birlin, Vorstandsmitglied Häfen und Güterverkehr Köln AG

Liebe Kölnerinnen und Kölner,

die Straßen unserer Stadt sind überlastet, die Brücken marode. Unzählige Staus kosten die Bürger Nerven, Zeit und Geld. Außerdem belasten sie viele Unternehmen in unserer Region mit enormen Kosten, worunter die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft leidet. Die Sanierung der Brückenbauwerke wird unsere Stadt noch viele Jahre beschäftigen und die Verkehrsprobleme weiter verschärfen. Und bis eine zusätzliche Autobahnbrücke im Kölner Süden gebaut ist, dürften Jahrzehnte vergehen.

Um für Pendler eine Alternative zu den verstopften Straßen zu schaffen, hat der Stadtrat beschlossen, die Einführung von Wasserbussen in Köln zu prüfen. Dieser Gedanke folgt der Erkenntnis, dass der Rhein der einzige Verkehrsträger ist, der noch freie Kapazitäten bietet. Während das Straßen- und Schienennetz in und um Köln längst nicht mehr mit der rasanten Verkehrsentwicklung Schritt halten kann, ist auf dem Rhein alles im Fluss. Hier gibt es keine Staus.

Ob ein Wasserbus-System in Köln finanzierbar ist, wird sich zeigen. Fest steht jedenfalls, dass auf dem Rhein wesentlich mehr Güter befördert werden könnten. Die Menge ließe sich verdoppeln. Mehr Schiffstransport entlastet die Straßen, und die Waren gelangen umweltfreundlich und sicher zum Kunden. Angesichts des zunehmenden Verkehrs in NRW ist die Stärkung der Binnenschifffahrt daher ein zentrales Ziel der Landesregierung. Ein Ziel, dem sich die HGK voll und ganz anschließt. Heute die Wasserstraßen und Häfen zu stärken, wie es das Hafenkonzert des Landes vorsieht, bedeutet, die Verkehrsprobleme von morgen zu entschärfen.

Freundliche Grüße

Ihr Wolfgang Birlin

Bild: HGK



Container-Terminal im Niehler Hafen.

Neues Hafenkonzept: NRW will Schifffahrt stärken

Vorfahrt für die Wasserstraße – IHK Köln begrüßt Aussagen der Landesregierung zu Godorf

Die Häfen und Wasserstraßen in Nordrhein-Westfalen haben eine herausragende Bedeutung für die wirtschaftliche Zukunft unseres Landes. Sie zu stärken bedeutet nicht nur, die wachsende Logistik-Branche zu fördern, die 317.000 Menschen in NRW Arbeit gibt. Auch um klimapolitische Ziele zu erreichen, ist es angesichts der wachsenden Verkehrsströme unerlässlich, künftig mehr Güter per Schiff zu befördern. Genau dies hat sich die NRW-Landes-

regierung auf die Fahnen geschrieben. Das neue Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept, das NRW-Verkehrsminister Michael Groschek (SPD) am 11. April in Düsseldorf vorgestellt hat, benennt als zentrale Ziele, die Binnenschifffahrt und Häfen zu stärken sowie die Infrastruktur der Wasserstraßen zu erhalten und auszubauen. Hier fordert NRW mehr Unterstützung vom Bund. Voraussetzung für eine stärkere Nutzung der Binnenschifffahrt ist, dass die

Häfen weiterhin ihre Funktion als Logistik-Knoten erfüllen können. Damit dafür auch künftig genügend Flächen bereit stehen, will das Land im Landesentwicklungsplan den Schutz bestehender Hafengebiete vor konkurrierenden Nutzungen festlegen. Köln mit den Häfen Niehl und Godorf wird in die Kategorie der 13 „Landesbedeutsamen Häfen“ eingestuft. Die Industrie- und Handelskammer zu Köln begrüßte das Hafenkonzept. „Es bescheinigt Köln gute Entwick-

lungschancen im Containerverkehr und erkennt an, dass die Hafenerweiterung in Godorf neue Hafengebiete für den Umschlag von Gütern der lokalen chemischen Industrie schaffen würde“, so Dr. Ulrich Soënius, stellvertretender Hauptgeschäftsführer der IHK Köln und Geschäftsleiter der Standortpolitik. „Zudem bestätigt es, dass ein Containerterminal in Godorf dazu beitragen würde, LKW-Verkehre durch die Kölner Innenstadt zu vermeiden.“

Hafen news

Dieselpreis-Effekt

LKW-Verkehr nimmt weiter zu

In Deutschland werden immer mehr Güter per Lastwagen transportiert. Laut Statistischem Bundesamt wurden 2015 auf den Straßen knapp 3,6 Milliarden Tonnen und damit 1,9 Prozent mehr Güter befördert als 2014. Der Marktanteil des LKW nahm weiter zu und liegt inzwischen bei 78,7 Prozent. Dagegen ging der Eisenbahnverkehr, wo es im Frühjahr 2015 zu Streiks kam, um 1,0 Prozent zurück, der Marktanteil der Bahn betrug 7,9 Prozent. Bedingt durch eine lange Niedrigwasserphase, nahmen auch die Binnenschiff-Transporte um 3,2 Prozent ab (Anteil am Gesamtaufkommen: 4,9 Prozent). Ein wesentlicher Grund für die Zunahme des LKW-Verkehrs in den vergangenen Jahren sind die niedrigen Dieselpreise. (mf)

Sanierungsstau

NRW muss 300 neue Brücken bauen



Die marode Leverkusener Brücke soll ab 2017 erneuert werden.

Keine guten Aussichten für Autofahrer: In den nächsten zwei Jahren werden im rheinischen Autobahnnetz rund 60 große Baustellen den Verkehr behindern. Doch das ist erst der Anfang. Der Landesbetrieb Straßen.NRW hat erklärt, dass von den etwa 800 größeren Autobahnbrücken in Nordrhein-Westfalen rund 300 bis zum Jahr 2026 neu gebaut werden müssen. „Wir stehen vor einem Jahrzehnt der Baustellen. Autofahrer werden sich leider auf noch mehr Staus einstellen müssen“, betonte die Direktorin von Straßen.NRW, Eilfriede Sauerwein-Braksiek, am 19. Mai vor Pressevertretern.

Köln und die Region sind von Verkehrsbelastungen wegen maroder Straßen und Brücken besonders stark betroffen. Der Neubau der Leverkusener Brücke soll nach derzeitiger Planung Mitte 2017 beginnen und bis 2023 dauern. Da im alten Bauwerk ständig neue Risse auftreten, bleibt es dauerhaft für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen gesperrt. Parallel zu dieser Großbaustelle steht in Köln ab 2017 die Generalsanierung der Mülheimer Brücke an. Die Stadt rechnet mit vier Jahren Bauzeit; bis Herbst 2019 wird in jeder Fahrtrichtung nur eine Spur zur Verfügung stehen. Das nächste Großprojekt ist die Sanierung der Zoobrücke. (mf)

Neues Angebot geplant

Im Wasserbus über den Rhein?

Straßen und Brücken in und um Köln sind verstopft, während der Rhein freie Kapazitäten bietet. Vor diesem Hintergrund hat sich der Stadtrat am 10. Mai für die Einführung von Wasserbussen ausgesprochen. Gemeinsam mit Leverkusen, Bonn und Rhein-Sieg-Kreis sowie NVR, VRS und KVB soll die Verwaltung Möglichkeiten ausloten, Linienverbindungen auf dem Rhein innerhalb Kölns und zu angrenzenden Städten einzurichten. Ziel ist ein regionales Wasserbusliniensystem Rheinland, das Teil des Öffentlichen Personennahverkehrs (OPNV) werden soll. Als Erstes soll eine Verbindung zwischen Porz und Rodenkirchen realisiert werden. (mf)



Mit schweren Radladern werden im Lager der dbt Rohstoffe umgeschlagen.

Starke Partner in Duisburg

Die Terminals der HGK-Tochter neska bieten Rundum-Service für Massengut und Container



Container-Fachmann: Kevin Gründer



Massengut-Spezialist: Thomas Schymetzko

Mit dem Erwerb der neska Schiffsahrts- und Speditionskontor GmbH Ende 2015 hat die HGK ihr Logistik-Netzwerk erheblich ausgebaut. Als führender Dienstleister in der Massengut- und Containerlogistik verfügt die neska-Gruppe in Duisburg über eigene Terminals. Die Hafenzeitung hat sich dort umgesehen.

Rohstoff-Lager. Ein kräftiger Händedruck, eine kurze Begrüßung, und schon geht es los. Thomas Schymetzko (47) führt den Besucher von seinem Büro schnurstracks in die benachbarte Lagerhalle. Drinnen türmen sich kleine Berge aus grauen Brocken, die wie Schotter aussehen und schwer in der Hand liegen. „Das ist Ferrochrom. Eine Legierung, die aus Eisen und Chrom besteht. Die haben wir hier in allen möglichen Sorten und Größen. Wird für die Stahlproduktion benötigt“, erläutert Schymetzko. Ein paar Meter weiter lagern Tausende faustgroße, rötlichbraune Brocken. „Das ist Roheisen. Kommt aus Südafrika.“ In der Halle nebenan gräbt ein riesiger Radlader seine Schaufel tief in eine Halde und fährt das Material zum Trichter einer Abfüllanlage. Unter den wachsamen Augen eines Mitarbeiters wird der Rohstoff dort in großen Kunststoffsäcken, so genannten „Big Bags“ verpackt.

Die Spezial-Dienstleister. Willkommen im Duisburger Hafen. Hier betreibt die HGK-Tochter neska zwei Terminals für den Umschlag und die Lagerung von Massengut (engl. „Bulk“): das Duisburg Bulk Terminal (dbt) und den neska-Geschäftsbereich RBT Rhein-Ruhr Bulk Terminal. Vor allem Produkte für Stahlwerke und Gießereien sowie für die Feuerfest- und Chemieindustrie werden hier umgeschlagen, darunter Legierungen, Roheisen, Mineralien und Kohle. Die Rohstoffe kommen aus der ganzen Welt – etwa aus Brasilien, Indien oder Kasachstan. „Vom

entfernt, die Zustellfahrt per LKW dauert nur Minuten“, erläutert Gründer.

Intelligente Transport-Konzepte mit Binnenschiff und Bahn

Binnenschiff wird die Ware per Kran in unsere Lagerhallen befördert, die dafür mit verschiebbaren Dächern ausgestattet sind“, erläutert dbt-Geschäftsführer Schymetzko, der seit 25 Jahren im Unternehmen ist. Die Hallen dienen aber nicht nur der trockenen Lagerung. Sie beherbergen auch zahlreiche Maschinen. „Wir bieten unseren Kunden vielfältige Dienstleistungen an, können die Ware nach Wunsch brechen, sieben, trock-

nen und verpacken.“ Dieser hohe Grad an Spezialisierung ist ein Grund, warum dbt und neska Duisburg neben der Region Rhein-Ruhr auch Kunden in ganz Deutschland sowie im benachbarten Ausland beliefern.

Enge Partnerschaft. Häufig werden die Rohstoffe nicht lose, sondern im Container angeliefert. Hier arbeiten dbt und neska in Duisburg eng mit Partnerunternehmen zusammen, die auch zur neska-Gruppe gehören: die Containerschiff-Linie Alcotrans und das RRT Rhein-Ruhr Terminal, das zwei Standorte in Duisburg betreibt. Einer davon liegt nur ein paar hundert Meter von den Lagerhallen der dbt entfernt. „Die Container müssen also nur eine kurze Strecke auf der Straße zurücklegen“, betont Schymetzko. Sein Kollege Kevin Gründer (37) sorgt als Terminal-Manager bei RRT dafür, dass auch allen anderen Kunden Logistik-Konzepte angeboten werden, bei denen die umweltfreundlichen Verkehrsträger Binnenschiff und Bahn überwiegen und der LKW-Anteil möglichst gering bleibt. „Wir fahren zum Beispiel für einen Kunden in Ostwestfalen ein Konzept, bei dem Import-Textilien per Schiff aus Rotterdam zu uns nach Duisburg gebracht und hier auf die Bahn umgeschlagen werden. Der Zug hält in Bönen nur ein paar hundert Meter vom Lager des Kunden

Duisburg ist der größte Binnenhafen in Europa

Der Duisburger Hafen feiert Geburtstag! Vor 300 Jahren, am 16. September 1716, hatte der Ruhrorter Magistrat den Bau eines Hafens beschlossen und damit den Grundstein für eine rasante Entwicklung gelegt.

Tor zum Ruhrgebiet. Bereits seit 1674 existierten zwischen der Stadt Duisburg und niederländischen Handelszentren wie Nimwegen und Amsterdam regelmäßige Schiffsverbindungen auf dem Rhein. Die Befestigung des Hafens an der Ruhrmündung beschleunigte den Ausbau der Wirtschaftsbeziehungen. Im Laufe des 18. Jahrhunderts wird Ruhrort zum wichtig-

sten Umschlagplatz für Kohle aus märkischen Zechen. 1828 gründet Franz Haniel hier eine Werft für Dampfschiffe, 1848 werden die Häfen von Ruhrort und Duisburg an das Netz der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft angeschlossen. Damit beginnt eine neue Ära. Die Eisenbahn befördert große Mengen Güter, vor allem Kohle, in die Häfen, wo sie auf Rheinschiffe umgeschlagen werden. Die Industrialisierung nimmt Fahrt auf: Weitere Hafenbecken, Kanäle und Schleusen werden errichtet.

Im Wandel der Zeiten. Nach jahrzehntelangem Konkurrenzkampf schließen sich die Häfen von Ruhrort und Duisburg im Jahre 1905 zusammen; die Orte Meiderich und Ruhrort werden nach Duisburg eingemeindet. Der Hafen wächst weiter, bis er im zweiten Weltkrieg schwer zerstört wird. Zwar geht es schon bald wieder bergauf, doch mit dem Ende der Dampfschiffahrt in den 1960er-Jahren und der Krise in der Kohle- und Stahlindustrie muss auch der Hafen kräftig Federn lassen. Ein Strukturwandel setzt ein: Neue Geschäftsfelder wie der Containerumschlag entstehen, der Innenhafen wird zu einem Wohn- und Büroviertel umgewandelt.



Das Museumsschiff „Oscar Huber“ auf dem Vincke-Kanal in Ruhrort.

Zu den Sehenswürdigkeiten in Ruhrort zählt der Vincke-Kanal mit der nach dem Krieg wieder aufgebauten Schifferbörse. Hier feilschten früher Makler und Rheinschiffer um die Frachten. Davor liegen einige historische Schiffe vor Anker, darunter die „Oscar Huber“,

der letzte Radschleppdampfer auf dem Rhein. Der 1921/22 erbaute Schlepper war bis 1966 zwischen Basel und Rotterdam unterwegs und ist seit 1974 Museumsschiff – siehe Foto oben. Die Schwarzweißaufnahme links zeigt dieselbe Stelle vor 1945.



Im Rhein-Ruhr Terminal wird ein Spezialcontainer (neska black boxX) auf einen LKW geladen. Gut zu erkennen: der gelbe „Spreader“, das Krangeschirr für den Containerumschlag.



Containerkräne und mobile Umschlaggeräte („Reach-Stacker“) sorgen für schnelle Verladung.

genannten neska black boxX“, erklärt Gründer. In den Export-Containern stecken häufig Maschinen- oder Autoteile. Zu den Kunden von RRT gehört beispielsweise ein Autohersteller, der seine Fahrzeuge vor dem Transport nach China und Indien demontieren und später am Zielort wieder zusammenbauen lässt, um hohe Einfuhrzölle zu sparen.

Vielseitige Dienste. Wie die Kollegen der dbt im Massengut-Bereich bietet auch RRT seinen Kunden eine Fülle von Zusatzleistungen an. „Wir übernehmen die fachgerechte Be- oder Entladung von Containern – das so genannte Stuffing and Stripping –, und können Container mit speziellen Flexitanks für den Transport von Flüssigkeiten ausstatten. Außerdem kann man bei uns Container kaufen oder verkaufen, mieten und lagern, sowie reinigen oder reparieren lassen“, zählt

Gründer auf. „Vor allem aber entwickeln wir individuelle Transportkonzepte, die ganz auf die Bedürfnisse der Kunden abgestimmt sind.“ Ein Service, den nicht nur RRT in Duisburg, sondern alle Containerterminals im Netzwerk von neska INTERMODAL bieten, darunter die Standorte CTS in Köln, KCG in Hürth, uct in Dormagen, DCH in Düsseldorf und KCT in Krefeld. Neben der neska-Gruppe hat noch ein weiteres Tochterunternehmen der HGK seinen Sitz in Duisburg-Ruhrort. Die HTAG Häfen und Transport AG ist Spezialist für den Umschlag und Transport von Massengütern wie Kohle, Baustoffe und Getreide per Binnenschiff und Bahn. In Duisburg betreibt sie drei eigene Terminals, hinzu kommen weitere Standorte am Rhein. Mit ihren umfassenden Logistikdienstleistungen sind HTAG und neska starke Partner für Industrie und Handel – nicht nur in Duisburg. Michael Fuchs

Hafen news

Jobs bei der Eisenbahn

RheinCargo sucht Disponenten



RheinCargo-Züge fahren in ganz Deutschland, den Niederlanden und der Schweiz.

Der Bereich Eisenbahnlogistik der RheinCargo wächst und braucht Verstärkung. Auf geeignete Bewerber warten vielfältige, verantwortungsvolle und abwechslungsreiche Aufgaben. Aktuell werden am Standort Köln-Braunsfeld Disponenten (w/m) für die Zuglaufüberwachung gesucht. Zu den täglich anfallenden Aufgaben gehören die Steuerung und Überwachung von Regional- und Fernverkehren sowie Trassenbestellungen, Statusmeldungen an Kunden, Notfallmanagement und vieles mehr. Außerdem sucht RheinCargo zurzeit weitere Triebfahrzeugführer (w/m) für den bundesweiten Einsatz im Güterverkehr. RheinCargo ist Deutschlands größte private Güterbahn und ein attraktiver Arbeitgeber, der die spannende Arbeitswelt eines flexiblen Logistikdienstleisters mit den Sozialleistungen eines kommunalen Konzerns verbindet. Weiterbildung, Mitbestimmung und Zusatzleistungen sind hier keine Worthülsen. Nähere Informationen zu den ausgeschriebenen Stellen finden Sie im Internet. (mf)

www.rheincargo.com/karriere/

ShortSeaShipping Days 2016

Schifffahrtsbranche trifft sich in Lübeck



Im Kurzstreckenseeverkehr kommen kleine Containerschiffe wie die „Samskip Endeavour“ zum Einsatz.

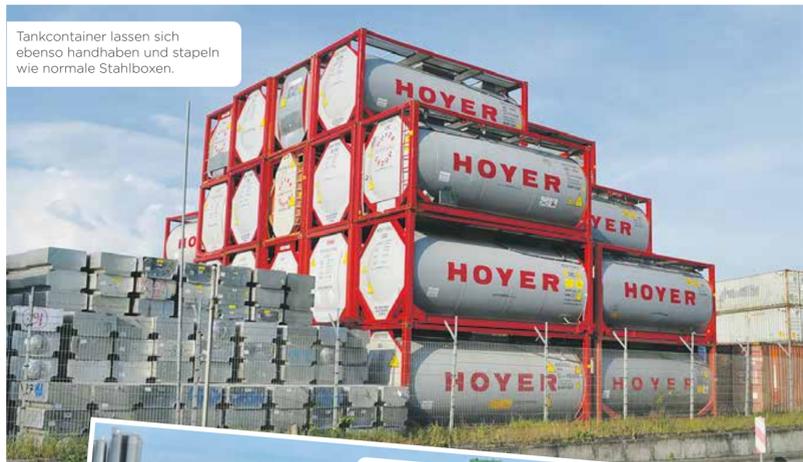
Die 2. ShortSeaShipping Days 2016 finden nach dem erfolgreichen Auftakt vor zwei Jahren am 22. und 23. Juni erneut in Lübeck statt. Unter dem Motto „Der Kurzstreckenseeverkehr – ein starker Partner der Logistikkette“ erwarten der Veranstalter, das „ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center“ (spc) und die IHK Lübeck über 400 Teilnehmer. Auf der Fachkonferenz werden sich hochrangige Branchenvertreter über die Rahmenbedingungen und Innovationen in der Schifffahrt sowie Vermarktungsstrategien für die Verkehrsverlagerung von der Straße auf Wasser austauschen. Vor Ort präsentieren sich rund 30 Unternehmen der Logistikbranche, darunter die zur HGK gehörende neska INTERMODAL als führender Anbieter für multimodale Transportlösungen.

Das spc ist eine vom Bundesverkehrsministerium, elf Bundesländern sowie über 40 Institutionen und Unternehmen unterstützte Non-Profit-Organisation. Ihre Aufgabe ist es, den Verkehr auf Binnen- und Küstenwasserstraßen zu fördern. Als neutraler Berater erarbeitet das spc für Verladere kostenfrei detaillierte Logistikkonzepte auf den Verkehrsträgern Schiene, Wasserstraße und Kurzstreckenseeverkehr (Short Sea Shipping). Ziel ist es, die Straßen zu entlasten.

www.shortseashipping.de



300 Jahre Hafen Ruhrort



Tankcontainer lassen sich ebenso handhaben und stapeln wie normale Stahlboxen.



Größenvergleich: Der Ozeanriese CSCL Uranus fasst 14.074 Container, ein Binnenschiff einige hundert.



Langlebig: Beschädigte Boxen lassen sich meist reparieren.

Bilder: Fuchs, Grohmann, media



Schiff, Bahn oder LKW - Container sind universell einsetzbar.

Eine Box für alle Fälle

Der Container hat den Welthandel revolutioniert. Die Hafenzeitung erklärt die Kiste, in der sich fast jedes Produkt transportieren lässt

Happy Birthday, Container! Auch 60 Jahre nach ihrer Erfindung gehört die Blechkiste längst nicht zum alten Eisen. Im Gegenteil: Der genormte Transportbehälter ist aus der modernen Logistik gar nicht mehr wegzudenken. Die Hafenzeitung beantwortet die wichtigsten Fragen.

Wie viele Container gibt es?
Weltweit sind mehr als 17 Millionen Frachtcontainer im Umlauf. Die Boxen machen pro Jahr über 200 Millionen Fahrten. Dabei befinden sich fünf bis sechs Millionen Container gleichzeitig an Bord der verschiedenen Schiffe. Mindestens 700 Kisten gehen jährlich auf See verloren. Bei richtiger Wartung und Pflege ist ein Container jedoch bis zu 25 Jahre lang nutzbar.

Wo werden Container hergestellt?
90 bis 97 Prozent aller Secontainer werden heute in China gebaut. Die rund 80 Produktionsstätten sollen eine Jahreskapazität von 5,8 Millionen 20-Fuß-Containern (TEU) haben. Grund für die Herstellung in Fernost sind niedrige Löhne und großer Transportbedarf. Rund ein Viertel aller Containertransporte startet in der Exportnation China. Mit 35 Millionen TEU Umschlag war Shanghai im Jahr 2014 der größte Containerhafen der Welt.

Wie stapelt und sichert man die Boxen?
Ein Container steht nur auf seinen vier Eckpfosten. Sie verfügen oben wie unten über genormte Eckbeschläge, die eine einfache Handhabung sowie das Stapeln ermöglichen: Mit einem Spezialgeschirr, dem „Spreader“ greifen die Kräne in die seitlichen Löcher der oberen „corner castings“. Sollen die

Container auf einem Waggon oder Sattelaufleger gesichert werden, werden sie auf metallenen Dornen abgestellt. Diese so genannten „Twistlocks“ lassen sich drehen und erfüllen somit die Funktion einer Verriegelung. Auf Seeschiffen gibt es meist vertikale Führungsschienen, in denen die Boxen abgestellt werden. An Land oder auf Binnenschiffen ist keine zusätzliche Sicherung erforderlich.

Wie läuft die Verladung ab?
Schiff, Bahnwaggon, LKW oder Lager: Die Kranführer sehen auf einem Display, welche Box sie wo absetzen oder aufnehmen haben. Ein Computerprogramm ermittelt im Hintergrund, wie die Container sinnvoll auf die Stellplätze verteilt werden. Auf dem Binnenschiff liegt die Verantwortung in den Händen des Schiffsführers: Er muss sicherstellen, dass leere und volle Container so arrangiert werden, dass das Schiff stabil im Wasser liegt. Auch dabei hilft ihm eine Software. Während auf den Binnenterminals noch jedes Umschlag- oder Transportgerät von Menschenhand geführt wird, arbeiten moderne Seehafenterminals zum Großteil automatisiert. Die meisten Terminals sind heute nach internationalem ISPS-Standard überwacht, eingezäunt und zugangsgesichert.

Welche Güter lassen sich in Containern transportieren?
Verpackte Konsumgüter wie Fernsehgeräte oder Handys, Waschmaschinen, Gartenmöbel oder jegliche Palettenware sind typisches Transportgut. Aber auch an der Kleiderstange hängende Textilien sind in der Stahlkiste gut aufgehoben. Spezielle Racks stellen Autos schräg auf, so dass selbst drei Oberklasse-Limousinen in einen 40-Fuß-Container passen. Auch

Schütt- oder Flüssiggut wird im Container transportiert. In Flexitanks, die einen Teil des Innenraums der Box ausfüllen, werden ungefährliche Flüssigkeiten wie etwa Wein oder Latex befördert. Schrott dagegen wird lose in den Container gekippt.

Welche Spezialcontainer gibt es?
Wenn Chemikalien transportiert werden müssen, bieten Tankcontainer eine höhere Sicherheit. Ihre festen, zylindrischen Ladetanks sind meist in 20-Fuß-Containerrahmen eingebettet. Damit lassen sie sich ebenso stapeln wie Secontainer. So genannte „Reefer“ sind isolierte Container mit eigener Kühlanlage, z. B. für Obst. Sie benötigen eine externe Stromversorgung, um die Temperatur im Inneren langfristig halten zu können. Darüber hinaus gibt es Container mit seitlichen Türen für sperrige Güter.

Warum gibt es Sonderformen?
Das einheitliche Maß gehört zum Erfolgsrezept des Containers. Doch das Konzept eignet sich auch für größere Einheiten oder Spezialgestelle. Der so genannte „High Cube Container“ für großvolumige, aber leichte Güter ist weit verbreitet. Er ist fünf Fuß oder 1,52 Meter länger und einen Fuß beziehungsweise 30,5 Zentimeter höher als ein normaler 40-Fuß-Container. Auch gibt es zum Beispiel offene Gestelle, auf denen Maschinenteile befördert werden, die nicht in eine geschlossene Box passen.

Welches Containerschiff ist das größte?
Der Wettbewerbsdruck lässt die Schiffe seit Jahren größer werden. Aktuell hält die Olympic-Klasse der Mediterranean Shipping Company (MSC) aus Genf den Rekord. Als erstes Schiff der Serie wurde am 8. Januar 2015 die „MSC Oscar“ getauft. Die 395 Meter langen und 59 Meter breiten Schiffe dieser Klasse tragen bei einem Tiefgang von 16 Metern 19.224 TEU. Zuvor galt die „CSCL Globe“ mit 19.100 TEU als größtes Schiff. Sie hielt diesen Titel seit November 2014.

Werden die Schiffe noch größer?
Die Reederei OOCL aus Hongkong hat in Korea Schiffe geordert, die 21.100 TEU laden können.

Technisch möglich seien heute bereits Schiffe mit 24.000 TEU, so die Klassifikationsgesellschaft DNV GL. Prognosen zufolge dürfte die für den Welthandel wichtige Straße von Malakka zwischen der indonesischen Insel Sumatra und Malaysia die größtmöglichen Dimensionen vorgeben: Demnach werden die Schiffe maximal 470 Meter lang und 60 Meter breit. Sie könnten bei einem Tiefgang von 20 Metern 30.000 TEU fassen.

Wie viele Container passen auf ein Binnenschiff?
Die 135 Meter lange und 17,10 Meter breite „Facfour“ macht regelmäßig in Niehl fest. Sie transportiert bei einem maximalen Tiefgang von vier Metern 498 TEU, gestapelt in fünf Schichten. Der 2003 gebaute Koppelverband „Olesia“, der im Linienverkehr zwischen Köln und Antwerpen fährt, lädt ebenfalls in fünf Lagen bis zu 538 TEU, ist 182,5 Meter lang und 14,26 Meter breit. Voll beladen liegt der Verband 4,21 Meter tief im Wasser. Beide Schiffe können wegen ihrer Breite nur auf dem Rhein verkehren – in die Kanalschleusen passen sie nicht. Zum Vergleich: Ein LKW transportiert maximal 2 TEU, ein Güterzug rund 100 TEU.

Christian Grohmann

Kurz Infos

Maße und Gewichte

Der Standardcontainer ist 6,06 Meter lang, 2,44 Meter breit und 2,59 Meter hoch. Benannt wird er nach dem englischen Längemaß: 20-Fuß-Container. Die so genannte „Twenty-Foot Equivalent Unit“ (TEU) dient weltweit als Einheit, um Transport- oder Umschlagleistungen darzustellen. Ein 40-Fuß-Container entspricht also zwei TEU. 20-Fuß-Container wiegen 2,33 Tonnen und können 21,67 Tonnen laden. 40-Füßer haben ein Leergewicht von 4 Tonnen und 26,48 Tonnen Nutzlast. Gemäß ISO-Norm können mindestens sechs voll beladene Behälter übereinander gestapelt werden. (cg)

Aus Alt mach Neu

Bei der CTS im Hafen Niehl werden beschädigte Container instand gesetzt

Wenn Werner Filutowicz und seine Leute um 16.30 Uhr in den Feierabend gehen, wissen sie genau, was sie leisten haben. 40 bis 70 Container passieren jeden Tag die beiden Werkstatthallen auf dem Stapelkai im Hafen Niehl. Beulen in den Seitenwänden, verbogene Eckpfosten oder gebrochene Bodenträger – im globalen Transportgeschäft müssen die Stahlboxen eine ganze Menge wegstecken. Denn viele gehen nicht gerade zimperlich bei Transport, Handling, Be- oder Entladen vor. „Wenn etwa ein Container hochkant aufgestellt wird, um Metallschrott von oben hineinfallen zu lassen, bekommt die Rückwand schnell die eine oder andere Delle ab“, weiß Filutowicz.

der Bauschlosser-Meister und sein inzwischen sechsköpfiges Team auf den Plan. Mit einem Leercontainer-Stapler holen sie sich die lädierten Boxen und bugsiere sie auf einen Reparaturplatz. „Mit einem ausgetauschten Eckpfosten ist ein reparierter Secontainer wieder genau so stabil wie ein neuer“, bestätigt Filutowicz. Gearbeitet wird in zwei Hallen – eine davon ist im März 2016 errichtet worden. Die neue 15 mal 20 Meter messende Zeltthalle stand binnen vier Tagen. Die alte Halle auf dem Westkai wurde anderweitig vermietet. Dadurch reduziert sich auch die Lärmbelastung für die Anwohner.

Unter der Lupe. Die Containerreparatur ist eine Abteilung des CTS Container-Terminals. Sobald eine Box die Tore des Betriebsgeländes passiert, wird sie von Container-Checkern auf Schäden untersucht. „Ein Eckpfosten darf eine Beule von maximal 25 Millimetern haben, eine Seitenwand darf höchstens 50 Millimeter

„Repariert ist so stabil wie neu“

Spezialaufträge. Auch wenn der Job ein harter ist – Filutowicz will noch eine ganze Weile in der Reparatur bleiben. „Bis zur Rente denke ich mal“, lacht der frühere Transportunternehmer, der von 1986 bis 1994 selbst Container zum Terminal gefahren hat. Für diesen Plan spricht auch die Abwechslung, die Spezialaufträge bringen. Beispielsweise lässt ein Papiermaschinen-Hersteller bei CTS Container zu Schaltschränken umbauen. Jüngst kaufte ein im Hafen Mülheim ansässiger Schreiner sechs 40-Fuß-Container. Die ließ er sich von dem Reparatur-Team so zuschneiden, dass sie sich zu einer zweistöckigen Werkstatt mit über 100 Quadratmetern zusammenfügen lassen. „Wenn die Elemente nachher aufgebaut und verkleidet sind, wird man nicht mehr sehen, dass es sich um Container handelt“, so Filutowicz.



Geschulte Schweißer und Bauschlosser im Reparatur-Team von Werner Filutowicz (Neonjacke) machen im Niehler Hafen kaputte Boxen wieder fit.



Neuer Kraftstoff macht Schiffsmotoren sauberer

Die MS Wissenschaft fährt als erstes deutsches Binnenschiff mit synthetischem Gasöl aus Erdgas. Das reduziert Schadstoffe

Regelmäßig beherbergt das Ausstellungsschiff „Jenny“ alias MS Wissenschaft Ausstellungen zum Thema Forschung in seinem Laderaum. In diesem Jahr hat das Eigner-Ehepaar Scheubner erstmalig auch die Bunker mit einer relativen Neuentwicklung gefüllt: Synthetischer GTL-Kraftstoff macht das Schiff auf seiner Ausstellungstour durch Deutschland und Österreich sauberer.

Pioniere in Deutschland. „Unsere Stromaggregate haben immer etwas geruht, die Hauptmaschine weniger. Jetzt ist nirgendwo eine Rauchfahne zu sehen und zu riechen“, freut sich Albrecht Scheubner. Seit Ende April ist er mit seiner Frau Karin und der Ausstellungscrew unterwegs. Mit GTL-Kraftstoff. 14.000 Liter ließen sich die Scheubners per Tankwagen aus den Niederlanden in den Niehler Hafen kommen, während die Handwerker vorn im Laderaum die neue Ausstellung aufbauten.

„Noch ist dieser Kraftstoff mindestens 40 Euro pro 1.000 Liter teurer als unser normales Gasöl. Aber man muss auch mal etwas ausprobieren“, unterstreicht Scheubner. „Die Binnenschifffahrt kann sich nicht ewig auf ihrer guten CO₂-Bilanz ausruhen.“ In den Niederlanden können Schiffer den von Shell produzierten Kraftstoff bereits an diversen Bunkerkationen beziehen. In Deutschland fährt die „Jenny“ nun als erstes Schiff mit GTL.

Umweltbilanz verbessert. Gas-to-Liquid, kurz GTL, beschreibt die Herstellung eines flüssigen Kraftstoffes aus Erdgas. Die derzeit größte Produktionsanlage steht im Emirat Katar und liefert täglich 140.000 Barrel. Weltweit sind weitere Anlagen in Planung oder im Bau. In seinen Eigenschaften ähnelt der GTL-Kraftstoff dem in der Binnenschifffahrt verwendeten Gasöl nach DIN EN 590 so sehr, dass er sofort nutzbar ist. Er enthält jedoch weniger Stickstoff und keinen Schwefel. Das wirkt sich auch auf die Rußbildung aus, manche berichteten euphorisch von 95 Prozent weniger Partikeln. Ganz sachlich hielt das Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie im Jahr 2008 fest, dass Euro-III-Nutzfahrzeuge ohne Partikelfilter mit GTL im Tank 28 Prozent weniger Rußpartikel und 17 Prozent weniger Stickoxide ausstoßen. Auch der Motorenlärm reduzierte sich um zwei Dezibel. Zugleich sollen weniger Ablagerungen im Zylinder entstehen. Das minimiert

den Verschleiß und macht die Wartung günstiger. Ein Manko des Kraftstoffes hat ein Pilotprojekt mit Berliner Linienbussen offenbart, berichtete Shell: Ohne Anpassung der Motorsteuerung waren die Fahrzeuge um 2,4 Prozent durstiger. Mit justierter Einspritzung dagegen sank der Verbrauch um 4,5 Prozent.

Scheubner ist überzeugt, dass GTL auch ältere Binnenschiffmotoren auf einen Schlag umweltverträglicher macht. „Als Erstes dürfte der Kraftstoff für Fahrgastschiffe interessant sein, die nur in Städten fahren“, so Scheubner. Partikelfilter und SCR-Katalysatoren können zusätzlich eingesetzt werden. Auch ist der Kraftstoff mit verbrauchssensitiven Technologien wie Kraftstoff-Wasser-Emulsionseinspritzung, Hybrid- oder Vater-Sohn-Antrieb kombinierbar.

Klärungsbedarf. Während die Luftschadstoffe mit GTL definitiv abnehmen, ist die Klimabilanz vom Bohrloch bis zum Schiffspropeller aufgrund des energieintensiven Synthese-Prozesses etwas schlechter als bei Diesel: Bei Mittelklasse-Autos mit GTL im Tank wurden zehn Gramm Kohlendioxid mehr pro Kilometer ermittelt. Ein bereits patentiertes Hochtemperaturreaktor-Verfahren könnte diesen Nachteil ausgleichen. Schäubner plädiert dennoch für eine möglichst baldige Nutzung von GTL: „Erd-

gas wird in vielen Ölförderländern einfach abgefackelt – das sollten wir uns doch lieber in die Bunker packen.“ Die Weltbank schätzt, dass jährlich über 150 Milliarden Kubikmeter Erdgas ungenutzt verfeuert werden. Das entspricht rund 30 Prozent des europäischen Verbrauchs.

Weil die Datenbasis für den Einsatz von GTL in der Binnenschifffahrt noch relativ dünn ist, bedarf es weiterer Studien und Feldtests. Das Interesse für den neuen Kraftstoff an Bord der „Jenny“ ist aber da, berichtet Scheubner: Erste Gespräche mit Behörden und Politikern fanden bereits statt.



Im Niehler Hafen wurde das Schiff mit dem neuen Treibstoff betankt.

Die Schiffseigner Karin und Albrecht Scheubner.

Christian Grohmann



Die Ausstellung „Meere und Ozeane“ macht auch in Köln und Bonn Station

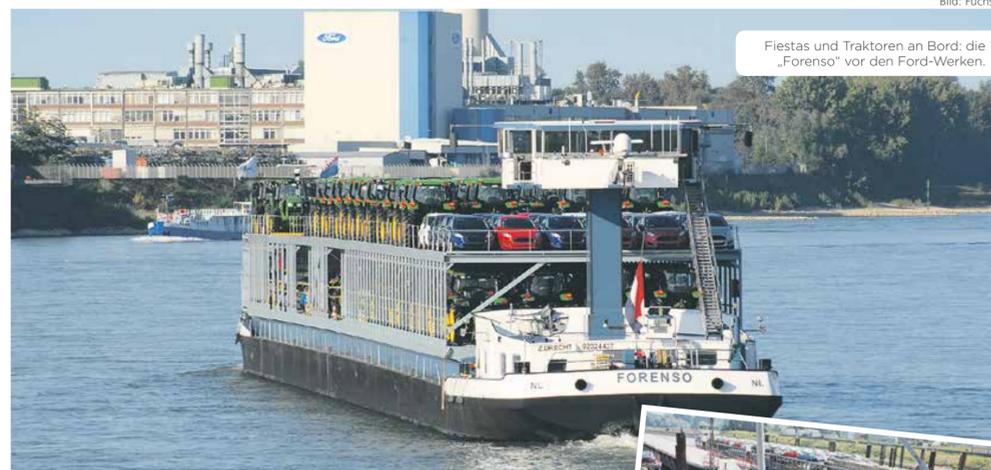
Im Wissenschaftsjahr 2016 ist die MS Wissenschaft mit der Ausstellung „Meere und Ozeane“ auf Deutschlandtour. Kosten- und barrierefrei können große und kleine Besucher die maritime Welt spielerisch erkunden sowie ihre Bedeutung und Schutzbedürftigkeit als Lebens- und Wirtschaftsraum erfahren. Vom 30. August bis zum 2. September liegt

das Ausstellungsschiff in Köln an der Deutzer Werft. In Bonn macht die MS Wissenschaft gleich zweimal fest: Vom 3. bis zum 4. September vor dem ehemaligen Bundeshaus so-

wie vom 5. bis zum 6. September am Brasserufer auf Höhe des Opernhauses. Aktuelle Termine und Öffnungszeiten unter www.ms-wissenschaft.de

An Bord wartet eine interessante Ausstellung auf die Besucher.

Quelle: Ilja Henkel / Wissenschaft im Dialog



Fiestas und Traktoren an Bord: die „Forenso“ vor den Ford-Werken.



Fiesta-Verladung im Hafen Niehl II.

Bild: Ford

Ford setzt auf die Wasserstraße

2015 wurden erstmals mehr als 200.000 Neufahrzeuge auf dem Rhein transportiert – Neues RoRo-Schiff „Fuerte“ im Dienst

Normalerweise kümmert sich Helen Clarke als Logistik-Managerin bei Ford Europe um die Distribution von fertig produzierten Fahrzeugen. Doch am 22. April wurde der Britin eine besondere Aufgabe zuteil: An der RoRo-Rampe in Duisburg-Rheinhausen taufte sie vor rund 60 geladenen Gästen den neuen Autotransporter „Fuerte“ der BLG Interrijn Autotransport.

Damals gab Interrijn den Anstoß zum Transport von Fahrzeugen mit dem Schiff. Ford zeigte sich für diesen Vorschlag offen. Das Joint Venture Interrijn Harms RoRo wurde gegründet und der Frachter „Terra“ zum Autotransporter umgebaut. So konnten ab 1982 über das ehemalige Harms-Terminal im Hafen Niehl Fahrzeuge transportiert werden.

2003 als „Joline“ auf der Begej-Schiffswerft im serbischen Zrenjanin gebaut, der Ausbau erfolgte in Dordrecht nahe Rotterdam. Das Schiff ist mit zwei jeweils rund 750 Kilowatt starken Maschinen motorisiert. Nach einem Eignerwechsel fuhr es unter dem Namen „Elly“ bis zu 3.400 Tonnen Ladung für eine deutsche Genossenschaft. Ebenfalls in den Niederlanden zum Autotransporter umgebaut, liegt das Schiff nun maximal 1,81 Meter tief im Wasser, erklärt Schiffseigner Henri Wolthuis (43), denn Autos sind für ein Schiff eine relativ leichte Ladung.

Roll-on-Roll-off. Die „Fuerte“ ist ein so genanntes RoRo-Schiff. Über eine Rampe können die frisch produzierten Neufahrzeuge das Schiff auf eigener Achse befahren und wieder verlassen. Dicht aneinander geparkt, passen ganze 500 Kleinwagen wie der in Köln produzierte Ford Fiesta auf die vier Ladedecks. Das entspricht etwa der Zuladung von 50 Autotransport-LKW oder drei Autozügen. „Die Binnenschifffahrt ist und bleibt ein wichtiger Bestandteil unseres Transportnetzwerks“, erklärte Taufpatin Clarke. „Sie bietet eine äußerst effiziente Möglichkeit, um gerade große Fahrzeugvolumina zwischen unterschiedlichen Standorten zu befördern.“

Gemeinsame Zukunft. Ab 1995 stand eine RoRo-Rampe im Ölhafen Niehl II zur Verfügung – in direkter Nachbarschaft der Ford-Werke. Von Beginn an zeichnete das Joint Venture, das seit der vollständigen Übernahme der Firma E. H. Harms durch die BLG in 2007 nun BLG Interrijn Autotransport heißt, für sämtliche Ford-Transporte auf dem Wasser ab Köln und den Westhäfen verantwortlich. „Die Indienststellung der „Fuerte“ steht für einen weiteren Ausbau unserer Partnerschaft mit Ford“, bekräftigte Blach. Mit dem Flaschenwurf der Ford-Logistikmanagerin stehen offiziell nun sechs RoRo-Schiffe und vier Schubleichter im Dienst der BLG Interrijn Autotransport, die ihre Zukunft weiterhin im Fahrzeugtransport auf dem Rhein sieht. Durch die bis zu zehn Schiffsabfahrten pro Woche werden laut Ford jährlich etwa 10.000 LKW-Fahrten eingespart.

Vom Kleinwagen bis zum Bus. Ebenso wie das Schwesterschiff „Forenso“ kann die „Fuerte“ auch Busse und Traktoren aufnehmen. Die Rampe auf das untere Deck trägt bis zu 200 Tonnen und ist mit rutsch- und abriebfestem Belag versehen. Der ist zusätzlich beheizbar, damit sich im Winter kein Glatteis bildet. Eingesetzt werden soll das Schiff hauptsächlich für Transporte ab und nach Köln sowie für Liniendienste ab Mannheim nach Rotterdam und Antwerpen oder Vlissingen. Von dort aus geht der Großteil der Fahrzeuge in den Export nach England und Südeuropa. 2015 transportierte BLG Interrijn Autotransport erstmals mehr als 200.000 Ford-Fahrzeuge auf dem Rhein. Weitere Kunden des Unternehmens sind Opel, Volkswagen und John Deere.

Denkanstoß. Nicht umsonst seien Ford-Produktionsstandorte einst an Wasserstraßen angesiedelt worden. BLG-Vorstandsmitglied Michael Blach und Interrijn-Geschäftsführer Louis Kanters erinnerten an die gemeinsamen Anfänge der RoRo-Schifffahrt für den Autobauer ab 1981.

Spezialisierung bringt Vorteile. Die 135 Meter lange und 11,45 Meter breite „Fuerte“

Christian Grohmann

Flüchtlinge auf Hafenrundfahrt

Spannende Eindrücke beim Tag der Logistik

Ein paar sonnige Stunden auf dem Wasser genießen, Selbes vor den Kölner Sehenswürdigkeiten selbstgefertigtes Kunstschmiedehandwerk aus seiner Heimat. Sobald sein zum Tag der Logistik gesponserten Hafenrundfahrten nutzen am 21. April rund 300 Neugierige. Darunter auch 14 Geflüchtete, zumeist aus Syrien und dem Irak, die sich für die Logistikbranche auch als möglichen Arbeitgeber interessieren.

bin Schweißer“, berichtet der Iraker. Auf seinem Handy zeigt er Bilder vom Aufbau einer Zeltstadt sowie selbstgefertigtes Kunstschmiedehandwerk aus seiner Heimat. Sobald sein Asylantrag bewilligt und der Sprachkurs abgeschlossen ist, will er in der Metallbranche arbeiten. Andere verfolgen aufmerksam die Erläuterungen der Stadtführerin aus dem Lautsprecher oder lassen die Eindrücke auf sich wirken. Vielleicht kommen für sie einmal Tätigkeiten wie Triebfahrzeug- oder Kranführer, Container-Checker oder Fachlagerist in Frage. „Zwischen Gemeinschaftsunterkunft, Schule und Behördengängen ist die Hafenrundfahrt eine willkommen



Die Kriegsflüchtlinge bei der Fahrt durch den Hafen Niehl.

Bild: Grohmann

Abwechslung für die Flüchtlinge“, unterstreicht Jérôme Lecot, der die Fahrt mitorganisiert hat.

Ausgenutzt. Die Begegnung mit Schiffen fördert auch Erinnerungen zu Tage. „Mit so einem Motorboot sind wir über das Meer nach Griechenland gefahren.“ Baraa Nori, ein

junger Mediziner mit grammatisch perfektem Deutsch, deutet auf ein Sportboot, das im Mülheimer Hafen den Kurs der MS „RheinCargo“ kreuzt. „Es ist für vielleicht fünf Menschen zugelassen. Wir waren neun. Für die 17-minütige Überfahrt hat der Besitzer 2.600 Dollar pro Person genommen.“

(cg)

Teil 4

Jetzt mitmachen!

Schiffsquartett: Teil 4

Die Arbeits- und Einsatzschiffe von Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, Wasserschutzpolizei und Feuerwehr sind anders als Güter- oder Hotelschiffe regelmäßig in ihrem Heimathafen anzutreffen. Die Kölner Einsatzboote sind im Deutzer Vorhafen noch vor der Drehbrücke festgemacht, um im Ernstfall schnell ausrücken zu können. Die Arbeitsschiffe der WSV liegen im Mülheimer Hafen. Das Schiffsquartett zeigt moderne und alte Schiffe 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: Service → Downloads)

3a Einsatz-/Arbeitsschiffe

FLB 10-2 Hydra

Betriebszeit:	Seit 1962
Bauwerft:	Rheinwerft, Mainz
Länge:	33,89 m
Breite:	6,30 m
Tiefgang:	1,28 m
Passagiere:	(Feuerlöschboot)
Antriebsleistung:	1x 735 kW
Geschwindigkeit:	30 km/h
Umwelt:	-

3b Einsatz-/Arbeitsschiffe

WSP 3

Betriebszeit:	Seit 1996
Bauwerft:	SET, Genthin
Länge:	17,50 m
Breite:	4,53 m
Tiefgang:	1,20 m
Passagiere:	(Rheinstreifenboot)
Antriebsleistung:	2x 370 kW
Geschwindigkeit:	45 km/h
Umwelt:	-

3d Einsatz-/Arbeitsschiffe

Keller

Betriebszeit:	Seit 1978
Bauwerft:	Lülsdorf, NK-Mondorf
Länge:	15,5 m
Breite:	5,64 m
Tiefgang:	1,23 m
Passagiere:	(Schubboot)
Antriebsleistung:	2x 173
Geschwindigkeit:	17 km/h
Umwelt:	-

Haltestelle Wesseling Nord bald barrierefrei

Die HGK hat am Haltepunkt Wesseling Nord der Linie 16 (Rheinuferbahn) einen barrierefreien Zugang geschaffen. Am Bahnsteig in Fahrtrichtung Bonn wurde dafür eine Rampe errichtet, zudem wurde eine Treppe erneuert. Den Bahnsteig in Richtung Köln können mobilitätseingeschränkte Personen in Zukunft über einen Aufzug erreichen, der im Herbst 2016 installiert werden soll. Die bestehende Treppenanlage wird saniert. In den neuen Zugängen befinden sich taktile Leitsysteme, die Menschen mit eingeschränkter Sehfähigkeit die Orientierung erleichtern. Die Beleuchtung wurde auf energiesparende LED-Technik umgestellt. Mit den Baumaßnahmen erfüllt die HGK die Forderung nach Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr. Das Projekt steht im Zusammenhang mit der Modernisierung der Bahnsteiganlagen der Linie 16 und wird aus Fördermitteln des Zweckverbands Nahverkehr Rheinland (NVR) sowie durch die Stadt Wesseling finanziert. (mf)

Neues Lager für Tankcontainer



Die Tankcontainer lagern in Auffangwannen aus Beton.

Mitten in der Chemie-Region Rheinland hat das öffentliche Container-Terminal der Knapsack Cargo (KCG) in Hürth neue Möglichkeiten für die Lagerung von Gefahrstoffen in Containern geschaffen. Mit der Errichtung von rund 150 speziellen Lagerplätzen für Tankcontainer können jetzt die wichtigsten Gefahrstoffe fachgerecht und nach Maßgabe der behördlichen Bestimmungen gelagert werden. Vom Terminal in Knapsack bestehen über das Netzwerk der neska INTERMODAL tägliche Anbindungen per Shuttle-Zug zum Niehler Hafen. Von dort erfolgt die Weiterleitung mit Bahn oder Binnenschiff nach Rotterdam, Antwerpen, Hamburg und Bremerhaven. Damit ist der Chemiepark Knapsack über umweltfreundliche Verkehrsträger direkt mit den wichtigsten Seehäfen verbunden.

HGK erneuert Stellwerkstechnik

Die HGK führt seit März umfangreiche Arbeiten zur Erneuerung der Signal- und Stellwerkstechnik für die Wendeanlage Rodenkirchen durch. Entlang der Bahntrasse der Rheinuferbahn zwischen Rodenkirchen und Sürth werden zurzeit Kabelkanäle und Signalfundamente errichtet. Anschließend werden Kabel verlegt und neue Signale installiert. Momentan wird die Wendeanlage, die den Betrieb der neuen Stadtbahnlinie 17 zwischen Severinstraße und Rodenkirchen ermöglicht, noch über eine signalbautechnische Zwischenlösung gesteuert. Weichen und Signale werden manuell von einem Fahrdienstleiter im Stellwerk Sürth gestellt. Um die Auflagen der Plangenehmigung für die Anlage zu erfüllen, muss im Stellwerk Sürth eine neue elektronische Signal- und Stellwerkstechnik eingebaut werden. Aufgrund langer Lieferzeiten wird diese Technik erst Ende 2016 in Betrieb gehen können. (mf)

Hafen Quiz

Wer weiß es?

Mitmachen und gewinnen!

Frage:
Container sind genormte Stahlboxen für den globalen Warenaustausch. Es gibt sie in verschiedenen Größen. 20-Fuß-Container dienen weltweit als Einheit, um Transport- und Umschlagleistungen darzustellen. Wie lautet die Abkürzung für diese Einheit?

- a) TEU
- b) TED
- c) TEE

Die Lösung

senden Sie bitte an:

HGK
z. Hd. Herrn Michael Fuchs
Scheidtweilerstraße 4
50933 Köln

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

Absender nicht vergessen!

Einsendeschluss:
31. Juli 2016

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Zu gewinnen sind zwei Mal je zwei Tickets für die Kölner Hafensrundfahrten.


 Bild: Fuchs
LKW mit 40-Fuß-Container, dahinter gestapelte 20-Fuß-Container.

Die Gewinner des vorigen Rätsels sind:

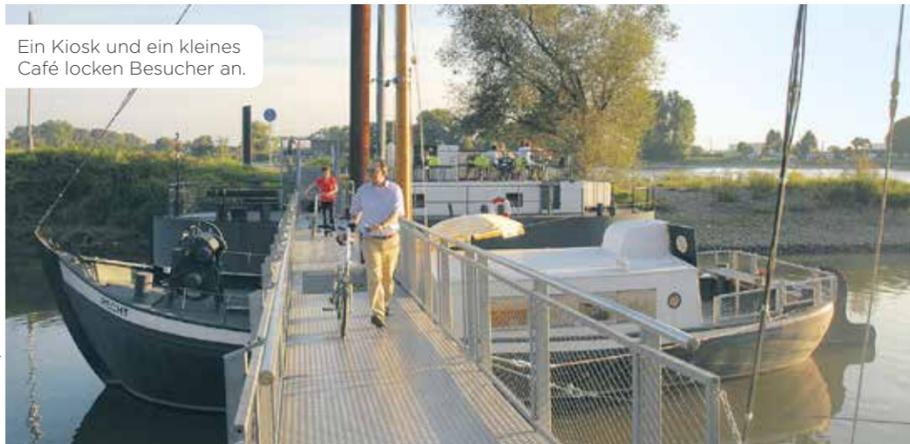
Gaby Krämer (Hürth)
Karin Rüdiger (Köln)

Alle Gewinner wurden benachrichtigt.

Die richtige Antwort lautete:
neska



Sommerliche Abendstimmung: Die Schiffsbrücke am Rhein führt über die alte Wuppermündung.



Ein Kiosk und ein kleines Café locken Besucher an.



Momentaufnahme aus dem Jahr 1989.

Entspannt über die Wupper gehen

Die Schiffsbrücke am Rhein in Leverkusen ist im Sommer ein beliebtes Ausflugsziel

Sie ist die letzte ihrer Art in Deutschland. Sie wäre längst verschwunden, hätten sich nicht engagierte Bürger für ihren Erhalt eingesetzt. Doch mit Hilfe vieler Unterstützer konnte sie vor dem Verfall gerettet werden und erstrahlt heute in neuem Glanz. Die Rede ist von der Schiffsbrücke über die alte Wuppermündung bei Rheinkilometer 702,5 in Leverkusen. Der schwimmende Steg, der die Stadtteile Rheindorf und Wiesdorf verbindet, ruht auf einem Ponton und zwei rund 100 Jahre alten niederländischen Plattbodenschiffen aus Stahl – der Tjalk „Freiheit“, einem Frachtsegler, sowie dem Aalschokker „Recht“, einem Original-Aalfanggerät. Ursprünglich gehörte auch der Rheinklipper „Einigkeit“ zu dem Ensemble, das ab Mitte der 1950er-Jahre eine ältere Konstruktion aus Holz ersetzt hatte.

Phönix aus der Asche. Mit der Verlegung von Dhünn und Wupper Mitte der Siebzigerjahre

verlor die Anlage ihre Funktion als wichtige Verbindung über den Fluss, blieb aber ein beliebtes Ausflugsziel am Rhein. Doch als ein Brand 1992 große Teile der denkmalgeschützten Schiffsbrücke zerstörte, schien ihr Ende besiegelt. Nur dem ehrenamtlichen Einsatz Leverkusener Bürger, die einen Förderverein gründeten und unermüdlich Spenden für den Wiederaufbau sammelten, ist zu verdanken, dass die Anlage nach umfangreichen Arbeiten 2014 wieder in Betrieb genommen werden konnte.

Zu Fuß oder per Rad. Heute ist die Schiffsbrücke für die Leverkusener ein beliebtes Ausflugsziel am Rhein und für viele Kölner ein Geheimtipp. Erkunden kann man sie zu Fuß ab Parkplatz Neulandpark in Wiesdorf oder von der Unterstraße in Rheindorf aus (nahe der heutigen Wuppermündung). Eine lohnenswerte Radtour führt vom Kölner Norden über die Leverkusener

Brücke oder die Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf ins Landschaftsschutzgebiet an der Schiffsbrücke. Geöffnet ist die vom Förderverein betriebene Anlage samt Kiosk und Café samstags, sonntags und feiertags ab 10 Uhr. Man kann sie für private Feiern mieten, auch Lesungen und Konzerte finden hier statt. Die Erlöse fließen in den Erhalt des Denkmals.

Zukunftspläne. Der Förderverein hat sich noch viel vorgenommen. Der Klipper „Einigkeit“ wartet auf einer Werft in Duisburg auf seine Restaurierung. „Unser Ziel ist, den Segler als solchen wieder erlebbar zu machen. Er soll einen Liegeplatz neben der Schiffsbrücke bekommen, um das historische Ensemble zu komplettieren, aber eventuell auch Fahrten unternehmen können“, so Geschäftsführerin Gabriele Pelzer. (mf)

✉ www.schiffsbruecke.com

Impressum

Kölner Hafenzeitung
Herausgeber:
Häfen und Güterverkehr Köln AG
Scheidtweilerstraße 4, 50933 Köln
Tel.: 0221-390-0

Redaktion:
Michael Fuchs (mf) [verantwortlich]
Christian Grohmann (cg)
Hans-Wilhelm Dünner (dü)
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 Köln,
Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln
Standortleitung: Kay Clauberg
Geschäftsführung: Karsten Hundhausen

Mediaverkauf: MVR Media
Vermarktung Rheinland GmbH,
Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln
Geschäftsführung:
Karsten Hundhausen, Marco Morinello,
Carsten Groß

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

Druck:
DuMont Druck Köln GmbH & Co. KG,
Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln


Schwer auf Draht
Kölner Köpfe
Marcel Rennert hält die HGK unter Spannung

120 Kilometer elektrifizierte Gleise gehören zum Eisenbahnnetz der HGK. Hier verkehren die Stadtbahn-Linien 7, 16, 17 und 18. Der Mann, der dafür sorgt, dass die Fahrleitungen stets genug Spannung haben, heißt Marcel Rennert (37). Seit 2015 leitet der Elektroingenieur bei HGK Netz den Bereich „Planung/Instandhaltung Fahrleitungs- u. Elektrotechnik“. Neben den Bahnstromversorgungsanlagen mit Fahrleitung und Unterwerken ist er auch für die Beleuchtung und Stromversorgung der HGK-Betriebsanlagen wie Haltestellen, Aufzüge, Bahnübergänge, Bahnhöfe und Gebäude verantwortlich. Der gelernte Energieelektroniker für Betriebstechnik

hat im Jahr 2000 als einfacher Monteur bei der HGK angefangen. Doch er beschloss bald, sich weiterzubilden, und machte in der Abendschule den Abschluss zum Industriemeister. Danach absolvierte er mit Unterstützung der HGK parallel zum Job erfolgreich ein Ingenieurstudium an der Rheinischen Fachhochschule Köln. Tagsüber Vollzeit zu arbeiten und abends und am Wochenende noch zu büffeln, sei anstrengend gewesen, räumt Rennert ein. „Aber die Mühe hat sich gelohnt. Dank des Studiums konnte ich bei der HGK eine interessante und verantwortungsvolle Position übernehmen.“ Marcel Rennert ist eben schwer auf Draht. (mf)

Erste Preiserhöhung seit 2007

Fähre Langel/Hitdorf mit neuen Tarifen

Die Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf GmbH ändert ihre Tarife. Ab 1. Juli 2016 kostet eine einfache Fahrt für Erwachsene 1,20 Euro (bisher 1,00 €), für Kinder unverändert 50 Cent. Fahrradfahrer zahlen künftig 2,00 Euro (bisher 1,80 €), Autofahrer 3,20 Euro (bisher 3,00 €). Die Fahrpreise wurden zuletzt im Jahr 2007 angehoben. Nach neun Jahren Preisstabilität war nun angesichts steigender Betriebskosten für das Fährschiff „Fritz Middelanis“ eine Anpassung der Tarife unumgänglich. Die Rheinfähre im Kölner Norden bietet seit 1962 eine Alternative zur Leverkusener Brücke, die dauerhaft für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen gesperrt ist. (mf)

✉ www.rheinfaehre.koeln



Bild: Fuchs

Die Fähre kann Fahrzeuge bis 30 Tonnen befördern.