

Gut sortiert
Ordnung im
Containerterminal
Seite 02



Reportage
Per Binnenschiff nach
Antwerpen
Seite 04



Begeistert
Eisenbahn-Fans
bei der HGK
Seite 08



HGK KÖLNER HAFENZEITUNG

Zeitung der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Jahrgang 8 | Nummer 3 | Oktober 2016 | www.hgk.de



Die „Navitas“ im Niehler Hafen. Sie fasst bis zu 420 Container.

Per Schiff von Köln in alle Welt

Mit neun modernen Containerfrachtern sorgt die HGK-Tochter Alcotrans für umweltfreundliche Transporte auf dem Rhein

Für Kapitän Henrik Jiskoot (36) ist der Name seines Schiffes Programm: Navitas – das ist Latein und bedeutet Eifer, Emsigkeit, Regsamkeit. Die Tugend, ständig in Bewegung zu sein, trifft auf beide gleichermaßen zu: den erfahrenen Binnenschiffer aus den Niederlanden und seinen 2007 gebauten Frachter, der 5000 Tonnen Ladung fasst. Bis zu 420 Container kann das Schiff transportieren und so mehr als 200 LKW-Fahrten ersetzen.

Gut vernetzt. Jede Woche pendeln Jiskoot und seine Kollegen mit der Navitas zwischen Köln-Niehl und Rotterdam. Das 135 Meter lange Schiff bringt Exportware wie Motoren oder Maschinenteile aus dem Rheinland zum Seehafen, von wo sie in alle Welt verschickt werden. Auf dem Rückweg sind Importgüter wie Kleidung, Spielwaren oder Unterhaltungselektronik an Bord. Die „Navitas“ ist eines von insgesamt neun modernen Containerschiffen, die im Auftrag der HGK-Tochter Alcotrans Container Line auf dem Rhein unterwegs sind. Das Unternehmen mit 21 Mitarbeitern sitzt in Dordrecht und ist Teil der neska-Gruppe, welche die Häfen

und Güterverkehr Köln AG im Jahr 2015 erworben hat. Entlang des Rheins unterhält die neska-Gruppe in Duisburg, Krefeld, Düsseldorf, Neuss, Dormagen, Köln und Hürth zahlreiche Terminals für den Umschlag von Container und Massengütern.



Dicht getaktet. Als Teil dieses Netzwerks plant und organisiert die Alcotrans den Container-Transport zwischen den großen Seehäfen und dem Hinterland. In ihrem Auftrag verkehren die Schiffe Amazone, Duricha, Jura, Olesia, Sensation, Navitas, Factofour, Factotum und Saluté nach einem festen Fahrplan, der die Terminals in Köln, Leverkusen, Dormagen, Düsseldorf, Krefeld und Duisburg zuverlässig mit Rotterdam und Antwerpen verbindet. Die komplette Tour von Köln bis zum Seehafen und retour dauert eine Woche. Der Transport ist zwar langsamer als bei LKW und Bahn. Doch die Schiffe sind so getaktet, dass in der Regel jeden Tag mindes-

tens ein Schiff den Kölner Hafen und die anderen Terminals ansteuert.

Nachhaltig. Der dichte Fahrplan sorgt dafür, dass alle Schiffsverbindungen nach Übersee, Großbritannien und ins Baltikum problemlos erreicht werden können. Das macht den Transport auf dem Rhein für viele Kunden attraktiv. „Zwar sind LKW und Bahn schneller. Aber das Binnenschiff ist kostengünstiger und umweltfreundlicher, weil es bezogen auf die transportierte Frachtmenge viel weniger Treibstoff verbraucht“, erläutert Hans Swarts. Der Projektmanager bei Alcotrans weiß, dass es den Kunden meist weniger um Schnelligkeit geht, als darum, dass die Ware pünktlich zur vereinbarten Zeit am Ziel ist. Mit der richtigen Planung kann das langsamere, aber sparsame Binnenschiff hier seine Vorteile voll ausspielen. Und Sorgen über Verspätungen durch Staus muss sich auf dem Rhein auch niemand machen. Lesen Sie mehr über die Arbeit der Binnenschiffer der Alcotrans in der großen Reportage auf Seite 4 und 5. (mf)

Bilder: Fuchs



Editorial

Jan Sönke Eckel, Geschäftsführer der RheinCargo GmbH & Co. KG

Liebe Kölnerinnen und Kölner,

Köln ist eine bedeutende Hafenstadt – doch vielen Menschen, die hier leben, ist diese Tatsache gar nicht bewusst. Jeder kennt den Rhein und den Dom, aber nur wenige wissen, dass Köln einer der größten Binnenhafenstandorte in Deutschland ist. Im Schnitt werden hier täglich rund 24.000 Tonnen Güter per Schiff angeliefert oder in alle Welt verschickt. Der umweltfreundliche Transport auf dem Rhein ersetzt mehr als 950 LKW-Fahrten – und das jeden Tag! Damit leistet die Binnenschifffahrt einen wichtigen Beitrag zur Entlastung der Straßen und Autobahnen. Betrieben werden die vier Kölner Häfen Godorf, Deutz, Niehl I und Niehl II von der RheinCargo, die auch die Häfen in Neuss und Düsseldorf sowie Deutschlands größte unabhängige Güterbahn betreibt. Das Gemeinschaftsunternehmen der Häfen und Güterverkehr Köln AG und der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG wurde 2012 gegründet, um die Hafenwirtschaft im Rheinland zu stärken und mehr Güter auf Schiff und Schiene zu bringen. Als langjähriger Leiter der Häfen in Neuss und Düsseldorf und neuer Geschäftsführer der RheinCargo mit Schwerpunkt Hafen liegt mir dieses Ziel naturgemäß am Herzen. Ich möchte mich aber auch dafür einsetzen, dass mehr Bürger erkennen, welche Chancen moderne Hafenlogistik hier im Rheinland bietet. Ohne seine Häfen wäre Köln nie zum größten Industriestandort in NRW geworden. Schon Henry Ford entschied sich wegen der Lage am Rhein für Köln. Bis heute sind zahllose Arbeitsplätze in der Region eng mit den Häfen verbunden. Und angesichts steigender Einwohnerzahlen, wachsender Güterströme und überlasteter Straßen brauchen wir Schiff und Schiene in Zukunft mehr denn je.

Freundliche Grüße

Ihr Jan Sönke Eckel

Neue Geschäftsführung beim Logistik-Dienstleister RheinCargo

Jan Sönke Eckel führt das Unternehmen künftig gemeinsam mit Wolfgang Birlin

Stabwechsel beim Logistik-Dienstleister RheinCargo: Der gebürtige Oldenburger Jan Sönke Eckel (45) ist seit 1. Oktober 2016 neues Mitglied der Geschäftsführung. Er wird das Unternehmen künftig gemeinsam mit Wolfgang Birlin (52) leiten. Eckel folgt auf Dr. Christian Kuhn (51), der seine Geschäftsführertätigkeit bei RheinCargo beendet hat und künftig beim RheinCargo-Ge-

sellschafter Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG die Bereiche Eisenbahninfrastruktur und Eisenbahnwerkstatt fachlich verantworten wird. Zum 1. Oktober wurden auch die Geschäftsbereiche neu geordnet. Eckel leitet nun die zuvor von Wolfgang Birlin verantworteten Bereiche Häfen, Immobilien und Marketing. Birlin hat die Führung des Eisenbahnverkehrsunternehmens

der RheinCargo übernommen und leitet weiterhin die Verwaltung. Jan Sönke Eckel ist seit 2012 für RheinCargo tätig. Als Bereichsleiter Hafen Nord hat er den operativen Betrieb in den Häfen Neuss, Düsseldorf und Düsseldorf-Reisholz verantwortet. Der gelernte Speditionskaufmann absolvierte ein Logistik- und Wirtschaftsstudium in Bremen und arbeitete

seit 1998 in Führungspositionen bei den Häfen in Neuss und Düsseldorf. „Mit Jan Eckel konnten wir einen erfahrenen Praktiker aus den eigenen Reihen als Geschäftsführer gewinnen, der mit seinen umfassenden Kenntnissen neue Impulse bei der strategischen Weiterentwicklung der RheinCargo setzen kann“, so der Aufsichtsratsvorsitzende Manfred Abrahams. (mf)



Jan Sönke Eckel



Wolfgang Birlin

Bilder: RheinCargo

Hafen news

Jahresbilanz 2015 der HGK

Erfolgreich in einem schwierigen Markt

Das Geschäftsjahr 2015 war für die Häfen und Güterverkehr Köln AG von großen Herausforderungen geprägt. Eine langanhaltende Niedrigwasserphase auf dem Rhein und starker Wettbewerb durch den LKW aufgrund niedriger Dieselpreise haben die Binnenschifffahrt und den Schienengüterverkehr erheblich belastet. Trotz der schwierigen Rahmenbedingungen konnte die HGK mit einem Ergebnis von 3,2 Millionen Euro an die positive Entwicklung der vergangenen Jahre anknüpfen, obwohl weniger Güter per Schiff und Bahn befördert wurden. Ein zentrales Ereignis 2015 war der Erwerb der neska-Gruppe und der dazugehörigen Beteiligungen durch die HGK. Das 1925 in Köln gegründete Traditionsunternehmen bietet die gesamte Palette moderner Logistikdienstleistungen. Ob Container, Massengut, Stückgut oder Kontraktlogistik – die neska-Gruppe organisiert Transport, Umschlag, Lagerung und Mehrwertdienste ganz nach Kundenwunsch. (mf)

Deutzer Hafen

moderne Stadt erwirbt die Ellmühle



Die Ellmühle produziert seit über 100 Jahren im Deutzer Hafen.

Wichtige Weichenstellung für die geplante Umwandlung des Deutzer Hafens zu einem neuen Quartier für Wohnen und Arbeiten: Die Stadtentwicklungsgesellschaft „moderne stadt“ hat die Ellmühle vom Eigentümer GoodMills Deutschland erworben. Der Kaufvertrag wurde im August unterzeichnet, nachdem der Stadtrat zugestimmt hatte. Der Erwerb der Mühle erleichtert die städtebauliche Entwicklung des Hafens und ermöglicht laut „moderne stadt“ den Bau von bis zu 800 zusätzlichen Wohnungen. Die Ellmühle ist eine der größten Mühlen in Europa. Die Produktion in Deutz ist vertraglich bis Ende 2020 gesichert. GoodMills prüft zurzeit mehrere Standorte für einen Neubau. RheinCargo hat GoodMills einen geeigneten Standort im Niehler Hafen angeboten, der gute Verkehrsverbindungen an Wasserstraße, Schienennetz und Straßen bietet. (mf)

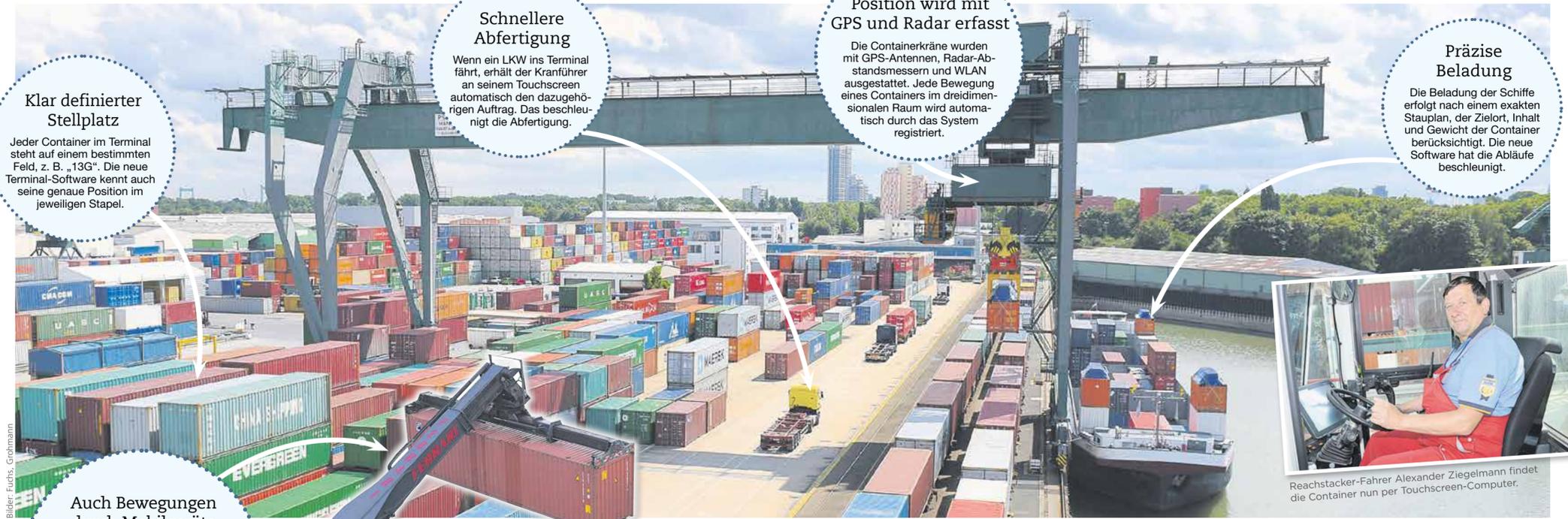
Kölnener Häfen

Neue Vertriebsleiter bei RheinCargo und neska

Die Kunden der Kölner Häfen haben seit 1. Oktober 2016 zwei neue Ansprechpartner: Beim Hafenerbetreiber RheinCargo hat Lukas Klippel (29) in Köln die Leitung des Vertriebs für den konventionellen Umschlag und den kombinierten Ladungsverkehr übernommen. Neuer Leiter der Kölner Niederlassung des Logistikdienstleisters neska im Niehler Hafen ist Thomas Jägerberg (42).



Lukas Klippel Thomas Jägerberg



Klar definierter Stellplatz
Jeder Container im Terminal steht auf einem bestimmten Feld, z. B. „13G“. Die neue Terminal-Software kennt auch seine genaue Position im jeweiligen Stapel.

Schnellere Abfertigung
Wenn ein LKW ins Terminal fährt, erhält der Kranführer an seinem Touchscreen automatisch den dazugehörigen Auftrag. Das beschleunigt die Abfertigung.

Position wird mit GPS und Radar erfasst
Die Containerkräne wurden mit GPS-Antennen, Radar-Abstandsmessern und WLAN ausgestattet. Jede Bewegung eines Containers im dreidimensionalen Raum wird automatisch durch das System registriert.

Präzise Beladung
Die Beladung der Schiffe erfolgt nach einem exakten Stapelplan, der Zielort, Inhalt und Gewicht der Container berücksichtigt. Die neue Software hat die Abläufe beschleunigt.

Auch Bewegungen durch Mobilgeräte werden registriert
Mit Container-Staplern, so genannten Reach-Stackern, werden Boxen im Terminal bewegt und auf Züge oder LKW gesetzt. Jedes Mal wenn die Klammern des Hebewerkzeugs eine Box greifen oder loslassen, wird eine neue Positions-Information an das System gemeldet.



Digitalisierung im Container-Terminal

Perfekte Ordnung dank GPS und WLAN

Bei der CTS im Niehler Hafen hilft eine neue Software, den Überblick über Tausende Container zu behalten

Der Container – eine Box für alle Fälle. 1956 in den USA erfunden, kam die genormte Transportkiste vor 50 Jahren erstmals nach Europa. Heute sind weltweit mehr als 17 Millionen Boxen im Umlauf. Doch wie behalten die Terminals eigentlich den Überblick, wo welcher Container steht? Die Hafenzeitung erklärt, wie das System im Hafen Köln-Niehl funktioniert.

Nadel im Heuhaufen. Der Stapelkai macht seinem Namen alle Ehre. In langen Reihen stapeln sich hier in fünf Lagen übereinander stählerne Boxen, die schon einiges von der Welt gesehen haben. So austauschbar der immer gleiche Behälter, so individuell und wichtig ist die Ware darin für den jeweiligen Empfänger. Bei über 1.500 Bewegungen pro Tag, ausgeführt von drei großen Kranbrücken und fünf Containerstaplern, genannt Reach-Stacker, ist es schon eine Kunst, ein System zu etablieren, mit dem sich jede einzelne Kiste wiederfinden lässt. Die meisten Menschen kennen das Problem: Schon den Schnorchel für den nächsten Strandurlaub auf dem Dachboden wiederzufinden, ist nicht leicht. Eine von mehr als 2000 Stahlkisten auf den Stellflächen des CTS Container-Terminals zu finden, ist da schon deutlich schwieriger.

Funkkontakt. „Bis Anfang des Jahres haben wir ein halbautomatisches System genutzt“, erklärt CTS-Geschäftsführer Hans Peter Wieland.

„Im Leitstand hat ein Mitarbeiter per Funk die Einweisungen durchgegeben und mit einer Datenbank abgeglichen. Das hat über Jahre so funktioniert.“ Allerdings mussten früher immer mal wieder Leute mit dem Klemmbrett nach draußen, um die Datenbank mit den tatsächlichen Positionen abzugleichen: Denn die CTS-Mitarbeiter wussten lediglich, auf welchem Feld der Container stehen sollte – zum Beispiel „13G“. Ob die Box im Stapel oben oder unten stand, wurde nicht erfasst. Und wenn umgeschichtet werden musste, weil etwa der LKW zur Abholung der untersten Box eintraf, fanden nicht immer alle Container den Weg zurück auf das ursprüngliche Feld. „Verloren gegangen ist dabei nichts, aber die Suche war zeitintensiv“, so Wieland.

Dreidimensional. Zwar ließe sich jeder Container zwecks Ortung mit einem Transponder ausstatten. Doch würden die Blech-Berge die Funksignale insbesondere der unteren Boxen komplett abschirmen. So bediente sich das Entwicklerteam um Dieter Michels vom Hafenerbetreiber RheinCargo und Joe Klinkhammer, IT-Chef der CTS, eines Hilfsmittels, um die Datenbank zu füttern: „Es gibt bestimmte Punkte, wo wir Informationen abgreifen und dann verknüpfen können“, erklärt Terminal-Manager Dirk Blohsfeld. „Daraus baut sich die von uns entwickelte Software quasi ein virtuelles, dreidi-

mensionales Abbild des gesamten Bestands auf dem Terminalgelände.“

Verknüpfte Informationen. Mitte April ging das System nach zweieinhalbjähriger Entwicklung in Betrieb. Jedes Mal, wenn ein Container das Einfahrtstor passiert und der Fahrer den Gatehouse erhaltenen Barcode einscannert, erhält die Software eine Information. Der LKW rollt dann zu einem zugewiesenen Abnahmepunkt. Gleichzeitig erhält ein Kranführer oder der Fahrer eines Reach-Stackers über den Touchscreen-Computer in seiner Kabine den Auftrag,

Container suchen muss heute niemand mehr

den Container aufzunehmen. Wenn dann die Klammern des Hebewerkzeugs zupacken, wird eine neue Positions-Information generiert. Geben sie den Container wieder frei, wird die Position in der Datenbank aktualisiert.

Doppelte Ortung. Wo genau der Spreader im dreidimensionalen Raum zupackt oder loslässt, orten GPS und WLAN fast metergenau. Dafür erhielten sieben Lichtmasten auf dem Terminal WLAN-Router; das Silogebäude auf dem be-

nachbarten Lagerhauskai bekam einen neben eingemessenen GPS-Referenzpunkt. Der funktioniert wie ein Satellit, ist aber auf einen halben Meter genau. Auch die Spreader erhielten Funk- und GPS-Antennen als Gegenstation. Die Kräne sowie deren Laufkatzen, wie die mobilen Gondeln genannt werden, wurden ebenfalls mit WLAN-Routern ausgestattet. Abstandsmesser bestimmen die Bewegungen entlang der Achsen und ermitteln die genaue Position der Sende- und Empfangseinheiten. „Das ganze Terminal befindet sich nun unter einer Art Funk-Glocke, in der sich Kräne und Fahrzeuge in einem Geokoordinatensystem bewegen“, erklärt Blohsfeld.

Praktischer Nutzen. Die erhöhte Genauigkeit bietet gleich mehrere Vorteile. Zum einen können Container bereits vorgestaut werden, wenn sich der LKW dem Terminal nähert, sofern sich die Spediteure für das Tracking per App auf dem Diensthandy der Fahrer angemeldet haben. Das spart auch den LKW-Fahrern die Wartezeiten am Terminal. „Früher dauerte es im Schnitt 30 Minuten, bis ein LKW das Terminal wieder verlassen hat. Heute beträgt diese Durchlaufzeit im Schnitt 17 Minuten“, unterstreicht Blohsfeld. Zum anderen muss das Gatehouse-Personal weniger Schuhsohle und Arbeitszeit aufwenden. „Dass wir einen Container suchen müssen, gibt es heute nicht mehr.“ Christian Grohmann



Antwerpen investiert kräftig in die Zukunft

Infrastruktur-Projekte stärken Wachstum im Hafen. Größte Schleuse der Welt eröffnet

Der Hafen von Antwerpen, der im Handel mit dem Rheinland eine bedeutende Rolle spielt, hat im ersten Halbjahr 2016 seinen Güterumschlag um 3,6 Prozent gesteigert. Von Januar bis Juni wurden rund 108 Millionen Tonnen über Europas zweitgrößten Seehafen abgewickelt. Container legten um 4,4 Prozent zu. Flüssiggüter erzielten sogar ein Plus von 8,4 Prozent und bleiben ein wichtiger Wachstumsträger für den belgischen Hafen. Besonders deutlich stieg die Zahl der Anläufe ultragroßer Containerschiffe (plus 66 Prozent). Waren es im Vorjahreszeitraum noch 146, liefen im ersten Halbjahr 2016 bereits 242 Containerriesen den Hafen Antwerpen an. Um dem Güteraufkommen in Zukunft gewachsen zu sein, investiert Europa zweitgrößter Seehafen im großen Stil in neue Infrastrukturen und den Ausbau der Hinterlandanbindungen. Ein Meilenstein in dieser Entwicklung war die Inbetriebnah-

me der 500 Meter langen, 68 Meter breiten und 17,80 Meter tiefen Kieldrecht-Schleuse am 10. Juni 2016 durch Belgiens König Philippe. Als größte Seeschleuse der Welt verbindet sie den Waaslandkanal mit dem Deurganck-Dock und der Schelde, an deren linkem Ufer sie liegt. Der Bau dauerte 55 Monate und kostete 380 Millionen Euro. Zehn Millionen Kubikmeter Erde wurde bewegt und 100.000 Kubikmeter Stahlbeton verarbeitet. Die Schleuse ist so breit wie eine Autobahn mit 19 Spuren. Aus den hier verbauten 22.000 Tonnen Stahl ließe sich der Pariser Eiffelturm dreimal neu errichten.

Das Großprojekt ist Teil eines langfristigen Konzepts zur Weiterentwicklung des Hafens. Weil am rechten Scheldeufer kaum noch Erweiterungsmöglichkeiten bestehen, wird seit Jahren verstärkt am linken Ufer investiert. Damit lege man die Grundlagen für weiteres Wachstum in den kommenden Jahrzehnten, so Marc Van Peel, Präsident der Hafenbehörde Antwerpen. Dabei scheut man auch vor enormen Herausforderungen nicht zurück und verlagert ganze Terminals: Weil die Umschlagkapazitäten für die Reederei

MSC am Standort Delwaide-Dock knapp wurden, zieht das MSC PSA European Terminal (MPET) zurzeit in das Deurganck-Dock am linken Scheldeufer um. Hier entsteht gerade Europas größtes Containerterminal. Ein weiterer wichtiger Player im Antwerpener Containerumschlag, DP World, baut ebenfalls seine Umschlaganlagen und Terminalflächen am Deurganck-Dock aus. In einem benachbarten, gut 1.000 Hektar umfassenden Hafen-Entwicklungsgebiet soll zudem bis 2022 ein zusätzliches Hafenbecken, das Saetinghe-Dock, entstehen.

Doch nicht nur das Platzangebot, auch die Transport-Infrastruktur muss stimmen. Zu den wichtigsten Investitionen der jüngsten Zeit zählt der Ende 2014 eröffnete Tunnel „Liefkenshoek Rail Link“ unter der Schelde. Dieser Eisenbahntunnel, der ausschließlich für Güterzüge zur Verfügung steht, verbindet das linke mit dem rechten Flussufer. Dadurch werden auch die Verbindungen ins Hinterland beschleunigt, da nun direkte Bahntransporte von den Terminals am linken Scheldeufer in die verschiedenen Wirtschaftsregionen möglich sind.



Die neue Hafenzentrale in Antwerpen.

Hafen news

Schulterschluss mit den Seehäfen



Allard Castelein (Hafen Rotterdam), Minister Michael Groschek, Wolfgang Birlin (RheinCargo) und Jens Meier (Hafen Hamburg), v. l.

Auf Einladung von NRW-Verkehrsminister Michael Groschek (SPD) kamen am 29. August Vertreter von Binnen- und Seehäfen aus dem In- und Ausland in Essen zusammen. Bei der Konferenz ging es um die Frage, wie der umweltfreundliche Transport auf der Wasserstraße und die Hafenvirtschaft in NRW gestärkt werden können. Wolfgang Birlin, Geschäftsführer der RheinCargo, präsentierte einen Erfahrungsbericht über den vor vier Jahren erfolgten Zusammenschluss der Häfen Köln, Neuss und Düsseldorf. Zu den Vorzügen dieser Partnerschaft gehört etwa die stärkere Vernetzung von Schiff und Schiene sowie ein größeres Leistungsangebot für die Kunden.

Im Anschluss diskutierte Birlin mit Minister Groschek, Allard Castelein, Generaldirektor des Hafens Rotterdam, Frank Geerkes vom Hafen Antwerpen und Jens Meier, Vorsitzender der Geschäftsführung des Hamburger Hafens über die künftigen Herausforderungen der Branche, etwa im Bereich der Digitalisierung. Groschek betonte, wie wichtig Häfen und Logistik für Wachstum und Wohlstand in NRW und Europa seien. Er regte eine stärkere Zusammenarbeit der Nordseehäfen untereinander an und warb für eine enge Partnerschaft von Rotterdam, Antwerpen und Hamburg mit den Binnenhäfen in Nordrhein-Westfalen. Sein Appell: „Bauen Sie mit uns am Fundament einer Logistikkreislaufes NRW.“ (mf)

Verkehrsminister in Duisburg Dobrindt: Praktikum als Binnenschiffer



Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (vorne) am Steuer eines Binnenschiff-Simulators.

Über die Arbeit der Binnenschiffer informierte sich Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (46, CDU) im Juli in Duisburg. Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB) hatte ihn zu einem Schnupperpraktikum eingeladen. Bei einer Fahrt auf dem Rhein mit dem 2015 gebauten Koppelverband „Rhenus Duisburg“, der 10.000 Tonnen Ladung transportieren kann, erhielt Dobrindt Einblick in den Alltag an Bord eines modernen, digital vernetzten Frachtschiffs. Nächste Station war das Schuttschiff „Rhein“. Hier tauschte sich der Minister mit jungen Menschen aus, die eine Ausbildung zum Binnenschiffer absolvieren. Zum Schluss testete er den Flachwasserfahrtsimulator „Sandra“. Dieser ermöglicht es, unter lebensnahen Bedingungen, wie etwa nachts oder bei Unwettern, verschiedene Binnenschiffstypen in ausgewählten Revieren zu steuern. (mf)



Die Reise der „Factofour“ beginnt im Hafen Köln-Niehl.



Die Hubbrücke an der Hafeneinfahrt in Düsseldorf.



Hinter Emmerich teilt sich der Rhein in Waal und Nederrijn.



Unterwegs passiert das Schiff mehrere Schleusen.



In Antwerpen werden die Container gelöscht und neue geladen.



Auf dem Weg zurück nach Deutschland.



Sonnenaufgang im Duisburger Hafen.

Bilder: Alcotrans, Shipping Factory, Maurutto, Fuchs

Mit 3600 PS nach Antwerpen und zurück

Das Containerschiff „Factofour“ pendelt jede Woche zwischen Köln und dem Seehafen. Rita Maurutto hat die Tour miterlebt

Wie lebt eigentlich ein Binnenschiffer auf dem Rhein? Wie sieht der Arbeitsalltag an Bord eines modernen Frachtschiffs aus? Haben Sie sich das auch schon mal gefragt? Rita Maurutto (47) wollte es genau wissen. Die Speditionskauffrau, die im CTS Container-Terminal in Niehl arbeitet, ist eine Woche lang auf dem Containerschiff „Factofour“ mitgefahren – die komplette Tour von Köln nach Antwerpen und zurück. In der Hafenzeitung schildert sie ihre Erlebnisse.

Montag, 19.30 Uhr: Schon als Kind wollte ich auf einem Binnenschiff mitfahren. Saß am Rhein, sah die Kähne vorbeiziehen und versuchte mir vorzustellen, wie es an Bord zugeht. Jetzt ist so weit. Ich stehe in Niehl am Hafenbecken 3. Unter mir die „Factofour“. Ein beeindruckendes Schiff. 135 Meter lang, 17,10 Meter breit. Im riesigen Laderaum wirken die Container fast wie Spielzeug. Bis zu 498 Stück passen rein. Vor mir liegt eine schmale Planke. Der Weg aufs Schiff ist nichts für schwache Nerven. Ich nehme meinen Mut zusammen und marschiere rüber. Geschafft. Die Schiffseigner Hans (59) und Jolanda (56) Pikaart begrüßen mich an Bord. Die beiden Niederländer fahren seit Jahrzehnten auf dem Rhein und stammen aus Familien, die seit Generationen Binnenschiffahrt betreiben. Zu ihrer Firma „Shipping Factory“ gehören noch zwei weitere Containerschiffe: die „Factotum“ und die „Saluté“. Als ich das Steuerhaus betrete, heißt es erstmal: Schuhe aus. „Drinnen läuft man immer auf Socken oder in Hausschuhen“, erklärt mir Hans. Als ich nach meiner „Kajüte“ frage, muss er lachen. „Bei uns heißt das Zimmer.“ Der Raum ist größer, als ich gedacht habe, das Duschbad topmodern. „Wie im 4-Sterne-Hotel“, denke ich. Die Wohnräume der vierköpfigen Besatzung (drei Schiffsführer, ein Matrose) sind hell, großzügig und schick eingerichtet. Insgesamt 150 Quadratmeter Wohnfläche stehen im Heck und am Bug zur Verfügung. Genug Platz für alle, auch wenn Besuch an Bord ist.

Dienstag, 6.00 Uhr: Ich werde wach, als das Schiff ablegt. „Hoffentlich werde ich nicht seekrank“, schießt es mir durch den Kopf. Ich ziehe mich an und gehe rauf ins Steuerhaus. Wir fahren rheinabwärts. Hinter Leverkusen wird die Flusslandschaft idyllisch. Nach rund zweieinhalb Stunden kommen wir in Düsseldorf an. Wir sehen den Medienhafen mit seinen Glitzerfassaden. Eine Brücke versperrt die

Einfahrt zum Container-Terminal. Co-Kapitän Jozua (36) greift zum Telefon. Kurz darauf fährt die Hubbrücke nach oben. Weil die Durchfahrt sehr schmal ist, geht Matrose Dylan (19) mit dem Funkgerät zum Bug und hilft beim Navigieren. Links und rechts vom Schiff ist nur rund ein Meter Platz. Wir gleiten ohne Probleme hindurch.

Dienstag, 9.30 Uhr: Die Besatzung hat erfahren, dass der Aufenthalt zum Löschen und Laden im DCH Container-Terminal länger dauern wird als geplant. Die Wartezeit wird genutzt, um Arbeiten am Schiff durchzuführen. „Anstreichen, Deck reinigen, Wartungen – an Bord gibt es immer etwas zu tun“, erläutert Jolanda Pikaart, die wie ihr Mann Hans das Kapitänspatent besitzt. Sie verlässt heute das Schiff. Ihre 14-Tage-Schicht ist zu Ende. Die nächsten zwei Wochen wird sie an Land verbringen. Auf sie wartet Arbeit im Firmenbüro der „Shipping Factory“ in Papendrecht bei Rotterdam. Für Jolanda kommt Co-Kapitän Jacco (37) an Bord. Zwei Wochen Arbeit auf dem Schiff rund um die Uhr und danach zwei Wochen Aufenthalt an Land – das ist der Rhythmus, in dem die Binnenschifferfamilien leben. Weil die „Factofour“ praktisch ständig unterwegs ist, sind stets drei Schiffsführer an Bord, die sich alle sechs Stunden am Steuer ablösen.

Dienstag, 23.30 Uhr: In Düsseldorf haben wir 61 Export-Container dazugeladen. Jetzt sind wir auf dem Weg nach Krefeld zum KCT Container-Terminal, wo wir weitere Ladung aufnehmen werden. Auf dem Rhein ist es stockdunkel. Dank Radar und GPS fahren wir sicher durch die Nacht. Die bunten Anzeigen der Instrumente tauchen das Steuerhaus in geheimnisvolles Licht. Ich fühle mich ein bisschen wie in einem Raumschiff. Unterwegs mit „Captain Picard“ sozusagen ...

Mittwoch, 5.00 Uhr: Wir erreichen Duisburg. Im RRT Container-Terminal werden wir noch mehr Container laden. Ich war die ganze Nacht wach und gönne mir jetzt erst ein paar Stunden Schlaf. Als ich wieder oben im Steuerhaus bin, erklärt mir Jozua, dass der Kapitän für die korrekte Beladung des Schiffs verantwortlich ist: „Wir müssen wissen, wo jeder Container steht, um die Sicherheit von Mensch und Fracht zu garantieren.“ Sicherheit steht an erster Stelle. Deshalb kontrolliert er stets mit dem Fernglas die

Nummer jeder Box und prüft, ob der Kranführer sie an ihrer geplanten Stelle abgesetzt hat. Am Nachmittag ist die Ladung komplett. Um 16.40 Uhr geht es weiter in Richtung Seehafen Antwerpen.

Mittwoch, 20.30 Uhr: Wir passieren die niederländische Grenze. Kurz darauf legt ein Tankschiff längs an, um uns mit Diesel zu versorgen. Bei langsamer Fahrt bunkern wir rund 30 Minuten lang Treibstoff. Um 21.32 Uhr fahren wir vom Rhein in die Waal. Übrigens: Wenn die „Factofour“ mal auf dem Fluss anhalten soll, wirft der Kapitän nicht etwa einen Anker, sondern rammt zwei versenkbare Ankerpfähle in den Flussgrund. Damit kann er das Schiff trotz Strömung praktisch an jeder beliebigen Stelle im Fluss „parken“. Natürlich muss die Fahrerin frei bleiben.

Donnerstag, 3.00 Uhr: Vor gut drei Stunden sind wir am „Overnachtingshaven Ijzendoorn“ vorbeigefahren, eine Raststätte speziell für Binnenschiffer. Jetzt halten wir in Papendrecht an, um Proviant aufzunehmen. Der wurde vorab per E-Mail geordert. Im Kühlhaus liegt schon alles bereit. Personal ist um diese Zeit nicht da, doch der Käpt'n hat einen Schlüssel. Apropos E-Mail: An Bord gibt es selbstverständlich WLAN. Damit das überall funktioniert, braucht man aber drei Mobilfunk-Verträge – je einen in Belgien, Holland und Deutschland. Um 5.50 Uhr erreichen wir die große Schleuse am Hollands Diep. Gegen 8.00 geht es in den Rhein-Schelde-Kanal.

Donnerstag, 10.20 Uhr: Wir erreichen den Außenhafen von Antwerpen, fahren an gigantischen Containerschiffen vorbei zu den Terminals. Als wir neben der „MSC New York“ an der Kaimauer liegen, wirkt unser Schiff plötzlich winzig im Vergleich. Kein Wunder: Der 399 Meter lange Ozeanrieser fasst 18 270 Container – 36-mal mehr als die „Factofour“. Auch die Hafenkranne sind viel größer als der, der in Niehl jeden Tag an meinem Bürofenster vorbeifährt. In den nächsten 39 Stunden steuern wir fünf verschiedene Container-Terminals

in Antwerpen an. Für Kapitän Pikaart ist die Reise hier zu Ende. Er hat 14 Tage Dienst hinter sich und fährt jetzt nach Hause zu Jolanda. Seinen Platz an Bord nimmt sein Sohn Remco Pikaart (35) ein, der Ehefrau Heike (36) und Sohnemann Duncan (2) dabei hat.

Samstag, 1.00 Uhr: Die Beladung ist abgeschlossen. Mit 5000 Tonnen Fracht an Bord starten wir in Richtung Deutschland. In den Containern sind Waren aller Art verstaut – ob Lebensmittel, Kleidung, Maschinenteile oder Unterhaltungselektronik. Um 5.45 Uhr passieren wir die letzte Schleuse. Die Sonne geht auf und taucht die Landschaft in malerisches Licht. Weil es flussabwärts geht, sind wir nur halb so schnell wie auf dem Hinweg. Binnenschiffer nennen das „Bergfahrt“, während es flussaufwärts „Talfahrt“ heißt. Die 2 x 1835 PS starken Maschinen schieben das schwer beladene Schiff mit 10 km/h gegen die Strömung. Bis zum nächsten Halt werden fast 27 Stunden vergehen. Viel Zeit zum Reden. Ich lausche den Anekdoten der Kapitäne, diskutiere mit ihnen über Gott und die Welt ...

Sonntag, 2.45 Uhr: Wir erreichen das RRT-Terminal im Duisburger Innenhafen. Um 6.40 Uhr beginnt die Entladung der Container. Weitere Stationen an diesem Tag sind die Terminals RRT Gateway West in Duisburg, KCT in Krefeld und UCT in Dormagen.

Montag, 6.45 Uhr: Wir sind zurück im Niehler Hafen in Köln. Für mich geht eine unglaublich

interessante Reise zu Ende. Eine Woche lang habe ich das Leben der Binnenschiffer hautnah miterlebt. Habe erfahren, was es heißt, den 24-Stunden-Betrieb an Bord zu organisieren und dafür zu sorgen, dass die Ladung pünktlich ihre Empfänger erreicht. Am meisten beeindruckt hat mich die Gemeinschaft. Dass alle an einem Strang ziehen und jeder mit anpackt – ob beim Navigieren, Warten des Schiffes und selbst bei der Hausarbeit. Dass man Probleme nüchtern und pragmatisch löst. Ein Satz von Jolanda ist mir im Gedächtnis geblieben: „Wir leben hier auf unserer Insel, da muss sich jeder auf den anderen verlassen können.“ Genauso ist es. Vielen Dank, dass ich mitfahren durfte!

Rita Maurutto



Rita Maurutto (l.) war eine Woche lang Gast auf dem Schiff von Hans und Jolanda Pikaart.

Kurz Infos

Die Factofour – Flaggschiff des Familienbetriebs „Shipping Factory“

Die „Factofour“ ist seit 2008 in Betrieb. Der Rumpf wurde in China gefertigt, technische Ausrüstung und Innenausbau erfolgten in Dordrecht, Niederlande. Das Schiff ist 135 Meter lang, 17,10 Meter breit und kann 6438 Tonnen befördern. Der

9000 m³ große Laderaum fasst bis zu 498 Standard-Container (TEU) in fünf Lagen. Für den Antrieb sorgen zwei moderne Zwölfzylinder-Dieselmotoren mit je 1835 PS, die die Abgasnorm ZKR II erfüllen. Der Dieselverbrauch und Emissionen pro trans-

portiertem Container sind deutlich geringer als beim Transport per LKW. Die „Factofour“ ist neben der „Factotum“ und der „Saluté“ eines von drei Schiffen der „Shipping Factory BV“ mit Sitz in Papendrecht. Der Familienbetrieb mit 21 Mitarbeitern ist spezialisiert auf den Containertransport zwischen Seehäfen und Hinterland. Jährlich verschiebt die Shipping Factory bis zu 100.000 Container zwischen Rotterdam, Antwerpen, dem Ruhrgebiet, Düsseldorf und Köln, stets im Auftrag von Alcotrans Container Line. Dabei ist das Unternehmen hohen Standards im Bereich Arbeitsschutz, Sicherheit, Umwelt und Qualitätsmanagement verpflichtet. (mf)



Ein stolzes Schiff: Die Factofour, hier auf der Oude Maas in Dordrecht, fasst bis zu 498 Container.



Hafen news

Leverkusener Brücke gesperrt

Großer Andrang auf der Rheinfähre



Hans-Gerd Köhlmann und seine Kollegen gaben zahlreiche Interviews.

Seit 1962 verkehrt die Rheinfähre zwischen Köln-Langel und Leverkusen-Hittorf. Wohl noch nie war der Andrang auf dem Fährschiff „Fritz Middelanis“ so groß wie vom 12. bis 14. August 2016. Weil die marode Leverkusener Brücke wegen Schweißarbeiten drei Tage lang voll gesperrt werden musste, war die Fähre von Freitagmorgen bis Sonntagabend die einzige Möglichkeit, im Kölner Norden über den Rhein zu kommen. Für das Fahrpersonal bedeutete das drei Tage Ausnahmezustand. „Schon vor Dienstbeginn um 6 Uhr früh standen die Autos am Fähranleger Schlange“, berichtet Schiffsführer Hans-Gerd Köhlmann. Um die Wartezeiten so gering wie möglich zu halten, fahren er und seine Kollegen den ganzen Tag pausenlos hin und her. Ein zweiter Kassierer wurde eingesetzt, um die Abläufe zu beschleunigen. Stoiße Bilanz der drei „tollen Tage“: 3600 Autos wurden über den Rhein befördert – mehr als dreimal so viele wie an drei normalen Tagen. Hinzu kam ein enormes Medieninteresse: Ob WDR, RTL, Sat.1, dpa, Radiosender oder Zeitungen – die Journalisten gaben sich auf der Fähre die Klinke in die Hand. (mf)

RheinCargo im Hauptbahnhof

Sonderfahrt mit dem Rheingold



Lokführer Sascha Hisgen mit dem Rheingold im Kölner Hauptbahnhof.

So einen Einsatz haben die Lokführer der RheinCargo nicht alle Tage: Am 6. Oktober führen Sascha Hisgen und sein Kollege Kersten Schrot einen Sonderzug mit historischen Rheingold-Reisezugwagen vom Kölner Hauptbahnhof zur Shell Rheinland Raffinerie nach Wesseling. Shell Deutschland hatte Kunden und Partner zu einer Besichtigungsfahrt ins Werk eingeladen, wo eine neue Verladeanlage für Kesselwaggons errichtet wurde. Auf der Fahrt konnten die Gäste Eisenbahnmantik pur genießen. Die legendären Rheingold-Wagen aus den 1960er-Jahren galten seinerzeit als Inbegriff des luxuriösen Reisens auf der Schiene. Highlight des Sonderzugs war ein Aussichtswagen von 1962 mit erhöhter gläserner Kuppel („Dome Car“). Die Wagen werden vom Freundeskreis Eisenbahn Köln e. V., der sie liebevoll restauriert hat, für Sonderfahrten vermietet. Für die nötige Traktion sorgte RheinCargo mit zwei modernen G1000-Lokomotiven. (mf)



Edles Ambiente: Die gläserne Kuppel des Rheingold-Aussichtswagens.



Bilder: WSA Köln, Grohmann

„Gereon“ sieht bis auf den Flussgrund

Das moderne Arbeitsschiff des WSA Köln kann mit seiner Sonaranlage Hindernisse und Ablagerungen im Rhein orten

Der Rhein ist eine Hauptschlagader für Handel und Tourismus. Ob flüssige oder feste Güter, Tagesausflüger oder Flussreisende: Rund 300 bis 400 Schiffe passieren jeden Tag die Kölner City. Für die Sicherheit der Schifffahrt und einen ordnungsgemäßen Zustand der Wasserstraße sorgen die Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter. Zu ihren Aufgaben gehört etwa, eine Fahrrinne mit einer bestimmten Tiefe bereitzustellen. Im Hafen Mülheim betreibt das WSA Köln eine Außenstelle. Hier liegt eine kleine Flotte aus Spezialschiffen. Dazu gehören das Schubboot „Keiler“ und das Verkehrssicherungsschiff „Köln“. Den letzten Flottenzugang feierten die Mitarbeiter der Bundesbehörde im Mai 2015: das Aufsichts- und Arbeitsschiff „Gereon“.

Verschiedene Rollen. Schiffsführer Christian Nahrendorf und sein Kollege haben einen fest zugewiesenen Aufgabenbereich. Zwischen Porz-Ensen und Zons überprüfen sie 40 Kilometer Flussbett auf Unterwasserhindernisse oder Untiefen, kontrollieren Bauwerke, Uferböschungen und schwimmende Schifffahrtszeichen. Wenn Schwergut verladen wird oder die Schifffahrt wegen einer Havarie gesperrt werden muss, übernimmt das rund 20 Meter lange und fünf Meter breite Wasserfahrzeug die Rolle der Verkehrsleitzentrale. Dazu verfügt der Besprechungsraum über einen großen Monitor, auf dem die elektronische Wasserstraßenkarte und alle Transponder-Informationen der nahenden Güter-, Tank- und Pas-

sagierschiffe abgebildet werden können. „Das funktioniert unabhängig von der Anzeige, die der Schiffsführer oben im Steuerhaus hat“, unterstreicht Nahrendorf.

„Zwei Motoren machen die Gereon 20,4 km/h schnell

Zugpferd. Für Arbeitseinsätze ist die Gereon mit Schubschultern ausgerüstet. Das sind große Streben am Bug, mit dem das Schiff etwa Lastpontons schieben kann. Auf dem Achterdeck ist ein mächtiger Schleppphaken angebracht. Der ist für einen Pflanzzug von 5,8 Kiloneutron geeignet. Und kam auch schon zum Einsatz, wie Rolf Nagelschmidt, stellvertretender Leiter der WSA-Außenstelle, berichtet: „Im Juli 2015 mussten wir die Klappschute einer für uns tätigen Wasserbau-firma freischleppen.“ Das beladen über 700 Tonnen schwere Arbeitsgerät, dessen Kiesladung sich per Knopfdruck nach unten in den Fluss kippen lässt, hatte sich auf der Untiefe „Deutzer Platte“ festgefahren.

Durchblicker. Motorisiert ist das auf einer Werft in Derben an der Elbe gebaute Schiff mit zwei jeweils 279 Kilowatt starken Dieselmotoren, die die Gereon auf maximal 20,4 Kilometer pro Stunde beschleunigen. Dank einer modernen



Bei der Schiffstaufe 2015: Rolf Nagelschmidt (WSA Köln), Schiffsführer Christian Nahrendorf, Werftchef Hermann Barthel, Herbert Querbach (WSV), v. r.

Sonaranlage kann sie bis auf den Flussgrund „sehen“ und Hindernisse und so genannte Fehlstellen im Gewässerbett orten. Letztere sind Kiesablagerungen in der Fahrrinne, die die Schifffahrt beeinträchtigen. Im Bereich der „Deutzer Platte“ auf Höhe der Deutzer Brücke entdeckte die Gereon regelmäßig solche Ablagerungen. Seit Mitte September ist hier wieder ein Eimerketten-Nassbagger auf dem Auftrag des WSA Köln im Einsatz. Binnen acht Wochen holt es rund 20.000 Kubikmeter Sand und Kies aus dem Flussbett, die dem Rhein im Raum Baumberg wieder zugegeben werden.

Römische Brüder. Insgesamt 1,1 Millionen Euro hat das Schiff gekostet, das 1,10 Meter tief im Wasser liegt. Werftchef Hermann Barthel und sein Team haben bisher 16 dieser Arbeitsschiffe gebaut. Drei davon stehen im Dienst des WSA Köln: Neben „Gereon“ in Mülheim ist in Mondorf bei Bonn „Cassius“ stationiert. Und „Quirinus“ ist in der Außenstelle Neuss beheimatet. Alle drei Namensgeber waren christliche Märtyrer aus römischer Zeit – und sind Schutzheilige der jeweiligen Stadt.

Christian Grohmann

Berufsstart für 19 Azubis bei HGK und RheinCargo

Beste Chancen für Lokführer, Industriemechaniker oder Kaufleute

Erfolgreicher Start ins Berufsleben: Anfang August haben 19 junge Menschen ihre Ausbildung bei der Häfen und Güterverkehr Köln AG und der RheinCargo begonnen, darunter angehende Lokführer, Fahrdienstleiter, Gleisbauer, Industriemechaniker, Elektroniker für Betriebstechnik und Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung. Wie jedes Jahr stand für die Neuen an ihrem ersten Tag die traditionelle Rundfahrt zu verschiedenen Betriebsstätten auf dem Programm. Von der Verwaltung in Braunsfeld führte die Tour in den Niehler Hafen, zur Netzleitzentrale der HGK in Hürth-Kendenich und zur Lokomotiv-Werkstatt in Brühl-Vochem. Am zweiten Tag ging es in einem

Workshop um Themen wie Sozialkompetenz und Teambildung, und die jungen Leute erhielten einige Informationen zu den Rechten und Pflichten eines Auszubildenden.

Seit Jahren investieren HGK und RheinCargo konsequent in die qualifizierte Ausbildung von Nachwuchskräften. Insgesamt sind zurzeit 47 Azubis und vier Duale Studenten in den beiden Unternehmen beschäftigt. Im Vergleich zu 2015 wurde die Zahl der Ausbildungsplätze in diesem Jahr noch einmal erhöht. Das größte Kontingent stellen dabei erneut die Eisenbahner im Betriebsdienst mit elf neuen Azubis, darunter neun angehende Lokführer und zwei Fahrdienstleiter. (mf)



Elf angehende Eisenbahner im Betriebsdienst haben 2016 ihre Ausbildung begonnen.



Wenn sich ein Zug über die Gleise an der Geestmünder Straße in Niehl schiebt, geht es auf dem Terminal Köln-Nord rund. Binnen sechs Stunden muss der Kran bis zu 72 LKW-Anhänger von den Waggons heben und andere wieder darauf stellen. Auch die Dispo im Büro an der Umschlaganlage hat ordentlich zu tun: Es gilt Zugbegleitpapiere zu erstellen, Zolldokumente zu prüfen, per Funk Anweisungen an Kranführer und Fahrer zu geben. Oder auch mal selbst draußen Hand anzulegen, um die Transportsicherungen zu öffnen oder zu schließen. Ist der Zug mal verspätet, gilt es die Schichtpläne zu ändern, die Kollegen von der nächsten Schicht sowie die Wagenmeister der RheinCargo anzurufen und mit der Lokdispo das neue Zeitfenster abzusprechen. Stress? „Ein bisschen vielleicht“, antwortet Jens Weiße (29). „Aber genau dann macht die Arbeit Spaß.“ Der gebürtige Kölner schließt die Bürotür, streift seine leuchtend gelbe Warnweste ab und setzt sich vor den Monitor. „Hier an der Schnittstelle zwischen LKW und Bahn habe ich die für mich perfekte Stelle gefunden.“

Neue Perspektive. Dabei hatte sich Weiße zunächst gut „auf dem Bock“ eingerichtet. Den Beruf des LKW-Fahrers ergriff er, als ihn sein Lehrbetrieb, eine KFZ-Lackiererei nicht übernehmen konnte. Um seine Kinder regelmäßig sehen zu können, fuhr er regionale Touren im Stückgut- und Sammelgutverkehr – acht Jahre lang, bis zu 15 Stunden am Tag. Eigentlich hätte es so weitergehen sollen, doch dann war von heute auf morgen aus gesundheitlichen Gründen Schluss. Die Ärzte verboten ihm, sich



Bild: Fuchs

Logistik – eine Branche mit vielen Chancen

Vom Lackierer zum Disponenten: Jens Weiße hat sich erfolgreich weitergebildet

wieder ans Steuer eines LKW zu setzen. Weiße: „Das war ein Schlag. Da musste ich mich erst einmal neu orientieren.“ Bei der Arbeitsagentur riet man dem Hauptschulabsolventen, der während der Ausbildung seinen Realschulabschluss nachgeholt hatte, zu einer kaufmännischen Umschulung. Er entschied sich für Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistung, absolvierte beim Comcave Berufskolleg am Maarweg den schulischen Teil und bewarb sich beim

CTS Container-Terminal im Niehler Hafen um ein Praktikum.

Bestimmung gefunden. Wie bei CTS üblich, ging Weiße durch verschiedene Abteilungen. Bei der Containerzugbeladung am Westkai lernte er Kollegen vom Terminal Köln-Nord kennen und erfuhr, dass dort wird mit dem so genannten CargoBeamer-System verladen wird: Der Kran hebt eine Art Wanne aus den Spezialwaggons. Eine Zugmaschine stellt

den Sattelaufleger darauf ab. Gemeinsam werden Auflieger und Wanne dann wieder auf den Wagon gehoben. So lassen sich auch nicht kranbare LKW-Trailer auf der Schiene befördern. „Dieses System hat Zukunft. Da wollte ich hin“, war sich Weiße sicher.

Hart gearbeitet. Zielstrebig begann er, auf eine Versetzung in das junge Team hinzuarbeiten. Das war nicht leicht: Den Stoff, den normale Auszubildende in drei-

einhalb Jahren lernen, müssen die Umschüler in zwei Jahren verinnerlichen. Am College geht das in Vollzeit, 40 Stunden die Woche. Die Prüfung bei der IHK ist die gleiche wie bei den regulären Azubis. „Bei der Umschulung ist viel mehr Eigeninitiative gefragt“, so Weiße. „Und zu Hause lernen ist nicht immer leicht. Aber meine Frau hat mir die ganze Zeit über den Rücken gestärkt.“ Umschüler sind bei der CTS nicht die Regel. „Normalerweise bilden wir unseren kaufmännischen Nachwuchs selbst aus“, erklärt Judith Fuhrmann, die sich als Assistentin der Geschäftsführung auch um Aus- und Weiterbildungsfragen kümmert. „Doch Herr Weiße hat großes Engagement gezeigt – außerdem kennt er als Praktiker die Perspektive der Fahrer und kann besser auf deren Bedürfnisse eingehen.“

Neue Pläne. Von Oktober 2015 bis März 2016 dauerte die praktische Phase der Umschulung, im Juni absolvierte Weiße erfolgreich seine Prüfung. Obwohl er sein Ziel erreicht hat und jetzt fest angestellt ist, denkt er schon an die nächste Weiterbildung: „Fachwirt für Güterverkehr und Logistik. Das entspricht dem Meister im Handwerk“, so Weiße. 18 Monate müsste er dafür berufsbegleitend jeden Mittwochabend und Samstag die Schulbank drücken. In Leverkusen. „Aber mit etwas mehr Verantwortung und Entscheidungsfreiheit wäre ich da, wo ich bin will.“ Heute ist Jens Weiße froh, dass er damals umdenken musste. „Ohne hohe Lernbereitschaft, Engagement und Beharrlichkeit sowie ein Unternehmen, das einem eine Chance gibt, geht es aber nicht. Das muss man sich erkämpfen. Und wenn der Zug rechtzeitig wieder abfährt, wissen wir alle, was wir geleistet haben.“ Christian Grohmann

Teil 5

Jetzt mitmachen!

Schiffsquartett: Teil 5

Auf dem Rhein sind die unterschiedlichsten Schiffstypen unterwegs. Besonders auffällig sind zwei lindgrüne Tankmotorschiffe. Sie heißen „Greenstream“ und „Greenrhine“ und fahren mit Gas-Hybrid-Antrieb: In einem Container-Kraftwerk an Deck wird Flüssigerdgas (LNG) von Ottomotoren zur Stromerzeugung verbrannt. Große Elektromotoren unten im Schiff treiben die Propeller an. Eines von mehreren umweltschonenden Antriebskonzepten, die zur Zeit in der Binnenschifffahrt erprobt werden. Das Schiffsquartett zeigt moderne und alte Schiffe auf insgesamt 32 Karten zum Sammeln, Ausschneiden, Aufkleben und Mitspielen. Verpasste Karten gib es auf der HGK-Internetseite im Hafenzeitungs-Archiv: (cg)

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

2d Flusskreuzfahrt Scenic Crystal

Betriebszeit:	Seit 2013
Bauwerft:	Den Breejen, Hardinxweld
Länge:	135 m
Breite:	11,40 m
Tiefgang:	1,95 m
Passagiere:	169
Antriebsleistung:	2x 976 kW
Geschwindigkeit:	24 km/h
Umwelt:	ZKR II, Abgasfilter

4b Einsatz/Arbeitsschiffe Köln

Betriebszeit:	Seit 1994
Bauwerft:	Deutsche Binnenwerften, Genthin
Länge:	25,70 m
Breite:	6,60 m
Tiefgang:	0,80 m
Zuladung:	6,5 t Decksladung
Antriebsleistung:	2x 91,5 kW
Geschwindigkeit:	17 km/h
Umwelt:	-

5b Tanker Greenstream

Betriebszeit:	Seit 2013
Bauwerft:	Peters Shipyard, Kampen
Länge:	110 m
Breite:	11,44 m
Tiefgang:	3,46 m
Zuladung:	2877 t
Antriebsleistung:	4x 285 kW
Geschwindigkeit:	20 km/h
Umwelt:	ZKR II, LNG-Elektrisch

6b Güterschiff Navitas

Betriebszeit:	Seit 2007
Bauwerft:	Astrachan
Länge:	135 m
Breite:	14,20 m
Tiefgang:	3,72 m
Zuladung:	5002 t
Antriebsleistung:	2x 1103 kW
Geschwindigkeit:	20 km/h
Umwelt:	ZKR II

Tempolimit in Rotterdam

Knöllchen für zu schnelle Schiffe

Von „rasen“ kann hier nicht die Rede sein, aber auch Binnenschiffer können als Temposünder auffallen. In Rotterdam hat der Hafenbetrieb im Sommer Geschwindigkeitskontrollen auf der Nieuwe Maas durchgeführt. Ergebnis: Einige Schiffsführer erhielten Bußgeldbescheide, weil sie die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 13 km/h überschritten hatten. Das Tempolimit für Frachtschiffe wurde 2014 im Zusammenhang mit der Hafenerweiterung 2. Maasvlakte eingeführt. Die Gemeinde Rotterdam, der Hafenbetrieb und die Regierung haben diese und weitere Maßnahmen vereinbart, um die Luftqualität im Hafen trotz der wachsenden Güterströme zu verbessern. Übrigens: Auf dem Rhein dürfen Binnenschiffe bei Hochwasserständen zwischen den Marken I und II maximal 20 km/h schnell fahren. (mf)

Hafen Quiz
Wer weiß es?
Mitmachen und gewinnen!
Frage:

Die Alcotrans Container Line sorgt mit neun modernen Containerschiffen für umweltfreundliche Transporte zwischen dem Rheinland und den Seehäfen. Eines dieser Schiffe heißt „Factofour“. Wie viele Standard-Container (TEU) kann es maximal laden?

- a) 298
- b) 396
- c) 498

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:
 15. November 2016

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

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


Bild: Alcotrans

Das Containerschiff „Factofour“ kann 6438 Tonnen Ladung befördern.

Die Gewinner des vorigen Rätsels sind:

 Eva Fielitz (Bergheim)
 Stefan Schumacher (Köln)

Alle Gewinner wurden benachrichtigt.

Die richtige Antwort lautete:
 TEU


Großer Bahnhof für Maus-Fans: Beim Türöffner-Tag in der HGK-Werkstatt in Brühl konnten die Pänz den Führerstand einer Lokomotive erkunden und viel über die Eisenbahn erfahren.



Bilder: Fuchs

Die Kinder hatten großen Spaß daran, an einem Modell auszuprobieren, wie eine Radbremse funktioniert.



Maus-Fans bei der HGK

Reger Andrang in der Lokwerkstatt beim Türöffner-Tag der „Sendung mit der Maus“

Wie schwer ist eine Lokomotive? Wie funktionieren in einem Zug die Bremsen? Wie öffnet man die Klappen eines Güterwagens? Und wie wird man Lokführer? Beim großen Türöffner-Tag in der HGK-Werkstatt am 3. Oktober stellten die Kinder Fragen über Fragen. Im Rahmen einer bundesweiten Aktion der „Sendung mit der Maus“ hatte die HGK 50 Kinder und ihre Eltern nach Brühl-Vochem eingeladen. Dort konnten die Maus-Fans einen Blick hinter sonst verschlossene Türen werfen und viel Wissenswertes über die Eisenbahn erfahren.

„Diese Rangierlok wiegt etwa so viel wie 32 ausgewachsene Elefantenkühe. Und die Streckenlokomotive dort drüben hat das Gewicht von rund 45 Elefanten“, erklärte HGK-Werkstattleiter Ludger Schmidt den staunenden Zuhörern. An einem Modell demonstrierte er anschaulich die

Funktionsweise einer Radbremse, was die Kinder sogleich neugierig ausprobierten. Auch die kleine Maus aus der Sendung schaute aufmerksam zu. Yannik (8) aus Rösrath hatte das Stofftier aus der Schule mitgebracht. „Das ist unser Klassentier, und ich mache später einen Bericht über unseren Besuch hier“, erzählte er stolz.

Auf ihrer Tour durch die Lok- und Güterwagenwerkstatt bekamen die Pänz tonnenschwere Drehgestelle, große Dieselmotoren und eine Spezialmaschine zu sehen, mit der Stahlräder bearbeitet werden. Das Highlight des Tages für Jan-Ole (10) aus Kaarst war es, als er im Führerstand einer Lokomotive Platz nehmen durfte. „Lokführer ist mein Traumberuf.“ Was alles dazu gehört, erläuterte Norbert Di Raimondo. „Man braucht zuerst einen Führerschein als Lokführer, dann einen für den jeweiligen Loktyp und dann noch einen für die Strecke, die man fahren will.“ (mf)



Traumberuf Lokführer: Norbert Di Raimondo von der HGK erklärt den jungen Zuhörern moderne Eisenbahntechnik.



Eine Rangierlok wiegt etwa so viel wie 32 Elefantenkühe, erläutert HGK-Werkstattleiter Ludger Schmidt.

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)
 Manfred Keweloh (mk)
 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, 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

Zweites Gleis für die Linie 18 in Brühl

HGK baut die Schieneninfrastruktur aus. Inbetriebnahme Ende 2017 geplant

Wir kommen gut voran, die Arbeiten liegen voll im Zeitplan.“ Harald Kaib ist zufrieden. Der Ingenieur leitet eines der größten Projekte der HGK der letzten Jahre. Die Strecke der Stadtbahnlinie 18, die Köln und Bonn

verbindet, wird zwischen Brühl Mitte und Brühl-Badorf um ein zweites Gleis erweitert. „Der Ausbau dient dazu, die Pünktlichkeit der Stadtbahnen zu verbessern und einen stabilen Zehn-Minuten-Takt gewährleisten zu können“, erläutert Kaib.

Die Maßnahme wird zu rund 90 Prozent aus Fördermitteln des Zweckverbands Nahverkehr Rheinland (NVR) und des Bundes finanziert. Seit Juli läuft der zweite Bauabschnitt. Zwischen Brühl Süd und Badorf wurde ein neues Gleis verlegt, das bereits von der Linie 18 genutzt wird. Das alte Gleis wurde hier vorübergehend stillgelegt. „Erst wenn alle Gleisanlagen, die neue Fahrleitung und die komplette Signaltechnik fertiggestellt sind, können wir den zweigleisigen Betrieb aufnehmen. Das ist für Ende 2017 geplant“, so Kaib.

Um das neue Gleis an die vorhandene Strecke anschließen zu können, musste der Stadtbahn-Betrieb am 17./18. September für rund 48 Stunden eingestellt werden. Kaum

hatte die letzte Bahn in der Nacht zu Samstag gegen ein Uhr früh den Haltepunkt Brühl Süd passiert, rückten die Gleiswerker mit dem Trennschleifer an und durchtrennten die Schienen. Dann wurde rund um die Uhr gearbeitet. Die Gleiswerker verlegten Verschwenkungen zum neuen Gleis und verschweißten die Nahtstellen der Schienen. Anschließend sorgte eine 35 Tonnen schwere Gleisstopfmaschine dafür, dass die Schienen im Schotterbett millimetergenau in die richtige Position gerüttelt wurden. Zum Schluss wurden Fahrleitung und Signale installiert. „Alles war rechtzeitig fertig, so dass die erste Bahn am Montagmorgen pünktlich fahren konnte“, berichtet Kaib. (mf)



Bild: Kaib

Zum Teil fährt die Linie 18 bereits auf dem neuen Gleis.