

Partner seit 1925
Die neska
in Köln
Seite 02



Beruf mit Zukunft
Lokführer bei
RheinCargo
Seite 04



Kunst-Genuss
Kölner Hafen-Bild
in New York
Seite 08



KÖLNER

HAFENZEITUNG

Zeitung der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Jahrgang 8 | Nummer 1 | März 2017 | www.hgk.de

Bild: Fuchs



Am Stau vorbei durch Köln:
Binnenschiffe auf dem Rhein.

Willkommen in der Hafenstadt Köln



Gastbeitrag

Ulf Reichardt, Hauptgeschäftsführer der
Industrie- und Handelskammer zu Köln

Verkehrs-Mix in Köln: Mehr Rhein beimischen

Wussten Sie, dass pro Stunde im Durchschnitt 9,6 Milliarden Liter Wasser in Köln den Rhein hinunterfließen? Man bräuchte etwa 320.000 Tankklaster, um diese Menge aufzufangen, und die würden, ganz theoretisch natürlich, einen Stau bis nach Moskau und zurück erzeugen. Doch der Rhein ist nicht nur der vielbesungene Strom, der „Vater“, der für die Köln-Romantik so elementar ist wie der Dom. Der Rhein ist auch ein unverzichtbarer Transportweg, auf dem allein 400 Schiffe pro Tag die Stadt passieren. Es könnten aber doppelt so viele sein, und trotzdem gäbe es keinen Stau, keine endlosen Wartezeiten, keinen Stress.

Die Binnenschifffahrt ist ein wesentlicher Bestandteil des so genannten trimodalen Verkehrskonzeptes: Straße, Schiene, Wasser, alle miteinander vernetzt. Und sie ist der einzige in diesem Mix, der noch nicht an seine Kapazitätsgrenzen stößt.

Um dieses Potenzial in unserer Region besser nutzen zu können, ist allerdings eine durchgehende Vertiefung des Rheins von Bonn bis Duisburg notwendig, wie sie die rheinischen Industrie- und Handelskammern fordern. Leider ist dieses Vorhaben nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen worden. Wir werden hier weiter Überzeugungsarbeit leisten. Außerdem muss die Infrastruktur für das Umladen und den Weitertransport auf Straße und Schiene besser ausgebaut werden, damit der trimodale Mix optimal funktioniert – auch dafür werden wir uns als IHK Köln weiter stark machen!

Freundliche Grüße

Ihr Ulf Reichardt

Keine Staus, keine Hektik: Der Rhein ist Lebensader der Stadt und Verkehrsweg mit Zukunft

Haben Sie schon einmal in Köln am Rheinufer gestanden, den gemächlich vorbeiziehenden Schiffen zugeschaut und beobachtet, wie die Möwen ihre Kreise ziehen? Im Trubel der Großstadt verbreitet der Fluss Ruhe und Gelassenheit. Hier gibt es keine Staus, keine Hektik. Gewaltige Gütermengen werden übers Wasser befördert, ohne dass jemand groß Notiz davon nimmt. Allein in den Kölner Häfen werden täglich im Schnitt rund 24.000 Tonnen per Schiff angeliefert oder in alle Welt verschickt. Der umweltfreundliche Transport auf dem Rhein ersetzt mehr als 950 LKW-Fahrten – und das jeden Tag! Die Schifffahrt entlastet Straßen, spart Energie und CO₂ und schont die Nerven staugeplagter Autofahrer.

Alles im Fluss. Seit Jahrhunderten ist der Rhein Kölns Tor zur Welt. Schon die alten Römer nutzen die Wasserstraße als Transportweg. Im Mittelalter verhalf das Stapelrecht der Stadt zu großem Reichtum. Und mit Beginn des Industriezeitalters sorgte die Lage am Strom für eine rasante wirtschaftliche Entwicklung. Große Unternehmen wie der Auto-

bauer Ford und zahlreiche Chemiebetriebe siedelten sich an. Dieser Standortvorteil spielt weiterhin eine bedeutende Rolle: Viele Arbeitsplätze in der Region sind eng mit den Häfen verbunden. Heute ist der Rhein Europas wichtigste Wasserstraße, auf der jährlich mehr als 180 Millionen Tonnen Güter verschifft werden. Der Fluss bietet Köln eine direkte Verbindung zu den Seehäfen – und ermöglicht effiziente Alternativen zum LKW-Verkehr. Platz ist auf dem Wasser genug: Die Transportkapazität ließe sich ohne weiteres verdoppeln.

Hafentour. Die schönste Art, mehr über die Hafenstadt Köln zu erfahren, ist eine Hafentour. Ab Freitag, 31. März, bis Ende Oktober starten die MS RheinCargo und andere Schiffe wieder mehrmals pro Woche auf eine dreistündige Tour durch die Kölner Häfen. Los geht's am Anleger Nummer zehn (Köln-Tourist). Der befindet sich am Konrad-Adenauer-Ufer unmittelbar unterhalb des Musical Dome, in direkter Nähe zum Hauptbahnhof. Von da aus führt der Törn über den Rheinauhafen und den Deutzer Hafen zum Mülheimer Hafen,

Sitz einer Werft, auf der Rheinschiffe repariert werden. Das Highlight der Tour ist die Fahrt durch den Niehler Hafen, vorbei an riesigen Kränen und Containerbrücken.

Einblicke. Eine weitere Möglichkeit, Hafenlogistik live zu erleben, ist die „Nacht der Technik“ am Freitag, 23. Juni 2017. Bei dieser Veranstaltung unter dem Motto „Technik sehen, verstehen, erleben“ geben Kölner Unternehmen interessante Einblicke in ihre Aktivitäten. Von 18 bis 24 Uhr besteht Gelegenheit, das CTS Container-Terminal am Stapelkai im Niehler Hafen zu besichtigen. Teilnehmer gelangen per Shuttle-Bus dorthin und können anschließend noch andere Stationen besuchen. Ein gänzlich anderer Blick auf die Hafenstadt Köln ist zurzeit in New York zu sehen, wo ein berühmtes Gemälde aus dem Jahr 1826 im Zentrum einer Kunstausstellung steht. Mehr darüber lesen Sie auf Seite 8. (mf)

www.ms-rheincargo.de
www.nacht-der-technik.de

RheinCargo steigert Hafenumschlag

2016 wurden in Köln, Neuss und Düsseldorf 18,1 Millionen Tonnen Schiffsgüter verladen

Positive Leistungsbilanz im Hafenverbund der RheinCargo: Der Logistikdienstleister hat den Güterumschlag in seinen sieben Rheinhäfen in Köln, Neuss und Düsseldorf im vergangenen Jahr auf 28 Millionen Tonnen gesteigert. Davon wurden 18,1 Millionen Tonnen per Schiff angeliefert oder abtransportiert. Fachleute nennen das den „wasserseitigen“ Umschlag.

Gemessen an dieser zentralen Kenngröße liegt RheinCargo auf

Platz 1 unter den öffentlichen Binnenhäfen in Deutschland. Nur der private Werkhafen von ThyssenKrupp in Duisburg, der große Mengen Kohle und Erz empfängt, schlägt wasserseitig mehr um als RheinCargo. „Trotz längerer Niedrigwasserphasen und schwieriger Marktbedingungen sind wir im Hafen gegen den Trend gewachsen“, freut sich RheinCargo-Ge-

schäftsführer Jan Sönke Eckel. Erhebliche Zuwächse gab es bei Massengütern wie Baustoffen. Der Container-Umschlag blieb stabil, die Häfen erreichten erneut das starke Vorjahres-Niveau von 1,3 Millionen Einheiten (TEU). Hingegen entwickelte sich im Schienengüterverkehr der Markt in Deutschland 2016 rückläufig. Vor dem Hintergrund scharfer Konkurrenz durch den LKW,

der von niedrigen Dieselpreisen profitiert, musste auch RheinCargo hier Rückgänge verzeichnen. Dennoch blieb unterm Strich ein leichtes Plus, die Gesamtgütermenge aus Häfen und Bahn wuchs um 0,4 Prozent auf 50,4 Millionen Tonnen. Ihr umfassendes Leistungsspektrum präsentiert die RheinCargo auf Europas größter Logistik-Messe, der „Transport Logistic“ in München. Besuchen Sie das Unternehmen vom 9. bis 12. Mai 2017 in Halle B3 an Stand 221/322 (mf)



Bild: RheinCargo

Umschlag von Eisenerz aus einem Binnenschiff auf die Bahn im RheinCargo-Hafen Neuss.

Hafen news

Bundesverkehrswegeplan 2030
Rheinverteilung bis
Dormagen geplant



Das uct-Terminal in Stürzelberg. Bis hier soll der Rhein vertieft werden.

Um den Güterverkehr auf dem Rhein zu stärken und Einschränkungen der Schifffahrt durch Niedrigwasser zu minimieren, will die Bundesregierung Hindernisse und Untiefen im Fluss beseitigen. Geplant ist, zwischen Duisburg und Neuss die Fahrrinntiefe von 2,50 auf 2,80 Meter unter GIV (Gleichwertiger Wasserstand) zu vergrößern und zwischen Neuss und Dormagen-Stürzelberg auf 2,70 Meter. Der GIV ist eine Bezugsgröße zur Beurteilung der Fahrrinnenverhältnisse des Rheins. Das Projekt trägt die Bezeichnung „W27“ und wurde im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 als „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft. Es soll rund 200 Millionen Euro kosten. Unklar ist aber noch, wann die Maßnahmen umgesetzt werden können.

Als Hafentreiber begrüße man die Pläne des Bundes, erklärt RheinCargo-Geschäftsführer Jan Sönke Eckel. „Eine Vertiefung des Rheins bis Stürzelberg würde die Bedingungen für die Schifffahrt verbessern und die negativen Auswirkungen längerer Niedrigwasserperioden verringern.“ Man unterstütze aber auch ausdrücklich die Forderung von NRW-Verkehrsminister Michael Groschek (SPD), die Rheinverteilung bis Köln oder Bonn fortzuführen. „In diesem Bereich befinden sich mit Köln-Niehl und Europas größtem Binnenhafen für Flüssigprodukte in Köln-Godorf zwei der bedeutendsten Hafenstandorte am Rhein. Hier ließen sich durch eine durchgängig tiefere Fahrrinne außerordentlich positive Effekte erzielen“, so Eckel. (mf)

Neuer Rekord

LKW-Verkehr nimmt weiter zu



Auf dem Kölner Autobahnring sind Staus an der Tagesordnung.

Noch nie wurden in Deutschland mehr Güter transportiert als im vergangenen Jahr. Laut Statistischem Bundesamt nahm die Transportmenge 2016 um 1,1 Prozent auf 4,6 Milliarden Tonnen zu. Der LKW-Verkehr wuchs stärker als der Durchschnitt, die auf den Straßen transportierte Gütermenge stieg um 1,5 Prozent auf 3,6 Mrd. t – ein neuer Höchstwert. Dagegen verzeichnete die Eisenbahn einen Rückgang um 1,6 Prozent auf 361 Mio. t, auch die per Binnenschiff beförderte Menge ging um 0,8 Prozent auf 220 Mio. t zurück. Mehrere Monate Niedrigwasser auf dem Rhein sowie der anhaltend niedrige Dieselpreis, der Straßentransporte stark verbilligt hat, wirkten sich hier zu Lasten von Schiff und Schiene aus.

Derweil hat sich die Stausituation auf den deutschen Autobahnen nach Angaben des ADAC im vergangenen Jahr deutlich verschärft. Der Club zählte 694.000 Staus, über 1,3 Millionen Kilometer Staulänge und 419.000 Stautunden bundesweit – eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr um rund 20 Prozent. Besonders staugeplagt war erneut Nordrhein-Westfalen. (mf)



neska Köln

Logistik
von A bis Z

Historische Szene im Rheinhafen. Die neska wurde 1925 in Köln gegründet.



Die neska ist auch Experte für den Umschlag von Baustoffen wie Splitt.



Die neska-Niederlassung Köln bietet umfassenden Service für Transporte, Lagerung und vieles mehr

Wir schreiben das Jahr 1925 in Köln: Konrad Adenauer ist Oberbürgermeister, am Hansaring wird Kölns erstes Hochhaus eingeweiht (damals das höchste in Europa), die erste Omnibus-Linie nimmt den Betrieb auf, und im Kaufhaus Tietz bestaunen die Kölner die erste Rolltreppe Deutschlands. Auch am Rhein gibt es bedeutende Neuigkeiten: Nach drei Jahren Bauzeit wird der Niehler Hafen eröffnet. Über die Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn ist er mit den Kohle- und Tongruben der Region verbunden. Das ist der Beginn der modernen Logistik im Kölner Norden.

Standortvorteil. Von Anfang an verknüpft der neue Hafen die drei Verkehrsträger Wasserstraße, Schiene und Straße und ermöglicht so den Umschlag von Gütern zwischen Binnenschiff, Eisenbahn und Lastwagen – bis heute ein entscheidender Vorteil, der den Standort besonders attraktiv für Logistikbetriebe macht. „Hier im Hafen lassen sich Schiff, Bahn und LKW optimal kombinieren. Das eröffnet uns viele Möglichkeiten, wie wir unseren Kunden maßgeschneiderte Transportlösungen bieten können“, erläutert Thomas Jägerberg (43). Seit Oktober 2016 leitet er die Kölner Niederlassung der neska Schiffs- und Speditionskontor GmbH. Das 1925 in Köln gegründete Logistikunternehmen verfügt heute über zahlreiche Terminals entlang des Rheins und ist in ganz Deutschland aktiv.

Effizient. Als bewährter Partner von Industrie und Handel erbringt die neska-Gruppe Logistik-Dienstleistungen für unterschiedlichste Produkte. „Am Standort Köln bieten wir ein umfassendes Service-Portfolio von A wie Autoteilen bis Z wie Zellulose“, so Jägerberg. Zu den Besonderheiten der Niederlassung am Stapelkai im Niehler Hafen gehört die große so genannte Trockenumschlaghalle. Unter einem riesigen Dach, das weit über das Hafenbecken 3 ragt, können nässempfindliche Güter wie Zellulose, Rohrzucker oder Stahlblechrollen vor Regen geschützt umgeladen

werden – egal ob sie mit Schiffen, Güterwagen oder LKW befördert werden. Kurze Wege zu den umliegenden Lagerhallen garantieren effiziente Abläufe, qualifizierte Mitarbeiter sorgen für einen reibungslosen Transport. Zum Beispiel, wenn tonnenweise Rohrzucker aus Afrika und Brasilien per Binnenschiff angeliefert, im Hafen zwischengelagert und dann per LKW just-in-time zum Kunden im Kölner Umland gebracht wird. Oder wenn es gilt, große Pakete mit Zellulose für die Papierherstellung, die per Schiff oder Bahn nach Niehl gelangt sind, fachgerecht zu lagern und pünktlich in gewünschter Menge auszuliefern.

Gute Kontakte. Bei neska Köln werden auch erhebliche Mengen an Bau- und Brennstoffen umgeschlagen. Splitt und Kies aus dem Rheinland werden von hier aus per Binnenschiff zu Abnehmern in den Niederlanden exportiert, während Kohle aus Südamerika oder Natursteine aus Malta über den Rhein nach Köln gelangen. Dank enger Kontakte zu den Seehäfen kann die neska zuver-

lässige internationale Verbindungen und leistungsfähige Transportketten im In- und Export organisieren. „Wir arbeiten zum Beispiel mit einem festen Partner im Hafen Antwerpen zusammen und bieten Verladern aus der Region Köln sämtliche Leistungen am Hafenplatz Antwerpen an“, betont Jägerberg. Ein weiteres Standbein ist die Stahllogistik. Gemeinsam mit dem Partnerunternehmen neska Düsseldorf im Hafen der Landeshauptstadt (die Hafenzeitung berichtete) erbringt die neska Köln für Kunden aus der Stahlbranche ein breites Spektrum an Spezialdienstleistungen wie Zuschnitt und zertifizierte Materialprüfung.

Packing-Center. Auch im Lebensmittelbereich ist die neska Köln aktiv und koordiniert zum Beispiel den umweltfreundlichen Transport von Mineralwasser per Bahn. In Zukunft möchte Thomas Jägerberg die Zusammenarbeit mit den Handelsketten sowohl bei Lebensmitteln als auch bei Konsumgütern weiter ausbauen. Das Zauberwort lautet: Container-Packing. „Darunter

versteht man das fachgerechte Be- und Entladen von Containern ganz nach den Bedürfnissen des Kunden“, erklärt der gelernte Speditionskaufmann. Importware, die in Kartons verpackt in Containern im Niehler Hafen ankommt, gilt es, in passender Form auf Paletten umzupacken, die

Fachgerechtes Be- und Entladen von Containern ganz nach Kundenwunsch

beim Empfänger sofort ins Hochregallager eingelagert werden können. Umgekehrt muss Ware, die in der Region für den Export hergestellt wurde, so sorgfältig in die Übersee-Container verstaubt werden, dass sie den Transport über Tausende von Kilometern unbeschadet übersteht. Jägerberg, der acht Jahre lang ein Container-Packing-Center im Duisburger Hafen geleitet hat, verfügt in diesem Bereich über große Erfahrung im Umgang mit den

verschiedensten Produkten – von hochwertigen Maschinenteilen bis hin zu Schütt- und Flüssiggütern. Beim Aufbau eines neuen Packing-Centers im Niehler Hafen setzt er auf enge Zusammenarbeit mit dem benachbarten CTS Container-Terminal. „Gemeinsam können wir unseren Kunden ein Rundum-Sorglos-Paket anbieten und den kompletten Container-Transport vom Seehafen bis zum Werkstor und umgekehrt organisieren.“

Zukunftspläne. Auch im Bereich der klassischen Massen- und Stückgut-Logistik hat Thomas Jägerberg noch viel vor. Da trifft es sich gut, dass er neben der neska Köln in Personalunion auch die Kölner Niederlassung der Firma Pohl & Co. leitet. Dieses Unternehmen mit Standorten in Köln, Hamburg, Berlin, Magdeburg, Dresden und Augsburg ist auf Papier- und Forstprodukte spezialisiert und gehört ebenfalls zur neska-Gruppe. Mehr darüber lesen Sie in einer der nächsten Ausgaben der Hafenzeitung.

Michael Fuchs



Kunststoffgranulat wird in Silo-LKW umgefüllt.



Entladung von Zellulose aus einem Binnenschiff.



Umweltfreundliche Transporte per Bahn gehören zum Angebot.



Niederlassungsleiter Thomas Jägerberg

neska – leistungsfähiger Logistikpartner für Industrie und Handel



Die neska Schiffs- und Speditionskontor GmbH mit Sitz in Duisburg bietet ihren Kunden die gesamte Palette moderner Logistikdienstleistungen. Ob Container, Massengut, Stückgut oder Kontraktlogistik – die neska-Gruppe organisiert Transport, Umschlag, Lagerung und Mehrwertdienste bis hin zur Kontraktlogistik ganz nach Wunsch. Jahrzehntelange Erfahrung und spezielles Know-how zeichnen das 1925 gegründete Unternehmen mit rund 700 Mitarbeitern aus. Als leistungsfähiger Logistikpartner von Industrie und Handel schafft die neska-Gruppe beste Verbindungen zu den internationalen Märkten. Zentrum ihres

bundesweiten Netzwerks ist das Rheinland. Hier unterhalten Unternehmen der neska-Gruppe wie RRT, dbt, KCT, DCH, uct, CTS und Pohl eigene Terminals in Duisburg, Krefeld, Düsseldorf, Neuss, Dormagen und Köln. Weitere Standorte in Hamburg, Berlin, Dresden und Mannheim sowie Dordrecht sorgen für kurze Wege zu den Kunden und enge Anbindung an die Seehäfen. Ihr umfangreiches Leistungsangebot präsentiert die neska-Gruppe vom 9. bis 12. Mai auf Europas größter Logistikmesse, der „Transport Logistic“ in München. Besuchen Sie das Unternehmen in Halle B3 an Stand 221/322.

www.neska.com



Am Rhein verfügt die neska-Gruppe über ein dichtes Netzwerk eigener Terminals.

Hafen news

500 Jahre Reformation

Design-Lok erinnert an Martin Luther



Die aufwendig gestaltete Lok greift das Reformationsjubiläum 2017 auf.

Die Veröffentlichung der 95 Thesen von Martin Luther im Jahre 1517 bildete den Auftakt zur Reformation in Deutschland – ein historisches Ereignis, das die Welt nachhaltig veränderte. 500 Jahre danach wird das Reformationsjubiläum 2017 in ganz Deutschland mit zahlreichen Veranstaltungen gefeiert – der Reformationstag am 31. Oktober ist in diesem Jahr sogar ein bundesweiter gesetzlicher Feiertag. Zu diesem Anlass hat die RheinCargo in Zusammenarbeit mit der Loc & More GmbH eine elektrische Lokomotive aus ihrem Fuhrpark mit einem besonderen Design gestaltet. Die E-Lok der Baureihe 185 ziert ein Konterfei Martin Luthers, verbunden mit dem Bibel-Zitat „Am Anfang war das Wort“.

RheinCargo verfügt über eine der modernsten E-Lok-Flotten in Deutschland. „Mit der neu gestalteten Maschine greifen wir ein aktuelles Thema auf und setzen auch optisch einen Akzent im Schienengüterverkehr“, so Daniel Jacobs, Leiter Fahrzeugmanagement. Die Luther-Lok wird seit Januar bundesweit eingesetzt. (mf)

Entwicklung startet 2021

Deutzer Hafen wird zum Wohnquartier



Der Hafenbetrieb in Köln-Deutz wird Ende 2020 eingestellt.

Der Weg für die Umwandlung des Hafens Köln-Deutz zu einem neuen Stadtviertel ist bereitet. Die HGK hat im Dezember 2016 ihre Grundstücke im Hafen an die Stadtentwicklungsgesellschaft „moderne stadt“ veräußert. Der Verkauf umfasst neben den Landflächen auch die Wasserfläche des Hafenbeckens bis zur Drehbrücke. Die städtebauliche Entwicklung des Areals soll ab 2021 erfolgen. „Mit dem Verkauf eröffnet die HGK der wachsenden Stadt Köln die Möglichkeit, in bester innerstädtischer Lage ein völlig neues Quartier zu schaffen, in dem künftig tausende Menschen wohnen und arbeiten werden“, so HGK-Vorstands-sprecher Horst Leonhardt. Die Entscheidung, den Logistikstandort aufzugeben, sei der HGK nicht leichtgefallen. „Doch um den Deutzer Hafen auf Dauer wirtschaftlich betreiben zu können, hätte man ihn umbauen und erweitern müssen. Die Folge wäre mehr Lkw-Verkehr inmitten einer stark verdichteten Wohnbebauung im Stadtzentrum, was zu absehbaren Konflikten geführt hätte.“

Der Hafenbetreiber RheinCargo wird den Umschlagbetrieb in Deutz bis Ende 2020 weiterführen. Danach endet die industrielle Nutzung des 1909 eröffneten Hafens, und die bauliche Entwicklung beginnt. „Wir sind bemüht, für unsere Mieter und Kunden in Deutz geeignete Ersatzstandorte in anderen Häfen der RheinCargo zu finden“, betont Geschäftsführer Jan Sönke Eckel. (mf)



Lokführer – ein Beruf mit vielen Perspektiven!

RheinCargo bietet interessante, verantwortungsvolle Aufgaben und beste Zukunftschancen

Zug um Zug in eine erfolgreiche Zukunft: Bei RheinCargo haben Eisenbahner hervorragende Berufsaussichten in der boomenden Logistikbranche. Vor allem Lokführer werden gesucht. Zurzeit sind mehrere Stellen für den Einsatz im Rheinland sowie bundesweit zu besetzen (vgl. Anzeige rechts). „Wir bieten werben viele Vorteile: einen sicheren Arbeitsplatz, geregelte Arbeitszeiten im Schichtdienst sowie eine attraktive Vergütung inklusive Sozialleistungen wie betriebliche Altersvorsorge“, unterstreicht Geschäftsführer Wolfgang Birlin.

Vielseitig. Als eine der größten Güterbahnen Deutschlands befördert RheinCargo jährlich mehr als 20 Millionen Tonnen auf der Schiene. Qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sorgen jeden Tag dafür, dass mehr als 100 Züge sicher und zuverlässig zu den Kunden rollen – vom regionalen Transport einzelner Wagengruppen bis hin zu Ganzzügen quer durch Deutschland sowie in die Niederlande und die Schweiz. Einer dieser Fachkräfte ist Sascha Hisgen. Der 26 Jahre alte Kölner kam 2009 als Auszubildender zur HGK und fährt seit 2012 für die RheinCargo Güterzüge in Köln und NRW. „Ich wollte schon als Kind zur Eisenbahn. Andere Jungs wollten Feuerwehrmann oder Polizist werden, doch für mich war klar: Ich werde Lokführer“, erzählt er. Bei RheinCargo hat Sascha Hisgen seinen Traum

wahrgemacht. Ob Rangierdienst im Hafen und bei Werkskunden, Zustellfahrten zu den Güterbahnhöfen der Deutschen Bahn in Köln oder Streckenfahrten im Rheinland und Ruhrgebiet – die Arbeit als Triebfahrzeugführer sei interessant und abwechslungsreich, betont er. „Bei der Eisenbahn ist kein Tag wie der andere. Es gibt immer neue Herausforderungen zu meistern.“

Faszination Technik. Was er an seiner Tätigkeit besonders schätzt? „Lokomotiven mit weit über 1000 PS Motorleistung zu steuern und mit tausenden Tonnen Stahl und Ladung am Haken unterwegs zu sein, das ist schon faszinierend. Das kann ein Bürojob nicht bieten“, meint Sascha Hisgen. Dass er im Schichtdienst auch nachts und am Wochenende arbeiten muss, gehöre nun mal dazu. „Dafür hat man auch mal unter der Woche frei und kann dann gut etwas erledigen.“ Als ausgesprochenen Vorteil der Arbeit bei RheinCargo empfindet er, „dass ich Züge hier in der Region fahre, nach der Schicht nach Hause kann und nicht in einem Hotel übernachten muss“. Andere Kollegen hingegen reizt es gerade, im Dienst möglichst weit herum zu kommen und in anderen Teilen Deutschland unterwegs zu sein.

Engagiert. Auch Kersten Schrot (48) liebt seinen Beruf und ist mit Herz und Seele Lokführer. Der Berliner hat bei der Reichsbahn gelernt und kam 1990 ins Rheinland, wo er zunächst für die Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn (KFBE) tätig war, dann für die HGK und schließlich ab 2012 für die RheinCargo. „In der Ausbildung habe ich noch Dampfloks erlebt. Damals machte man ja erst eine Schlosserausbildung, bevor man anfing, Züge zu fahren, denn als Lokführer musste man noch selbst eine Menge Wartungsarbeiten an den Maschinen durchführen“, erinnert er sich. Das sei heute ganz anders. „In den modernen Lokomotiven wird vieles durch die Elektronik geregelt.“

Selbstständig. Seit 30 Jahren ist Kersten Schrot nun schon im Geschäft. „Für mich stand bereits ganz früh fest, dass ich Lokführer werden wollte. Und das, obwohl meine Eltern sogar dagegen waren.“ Seine Wahl hat er nie bereut. Ihm gefalle die Freiheit, selbstständig und eigenverantwortlich arbeiten zu können. „Es macht mir Spaß, verschiedene Baureihen und Strecken zu fahren und jeden Tag andere Aufgaben zu übernehmen.“ Besonders das vorausschauende Fahren hat es ihm angetan. „Bei den Gewichten, die wir bewegen, braucht man



Triebfahrzeugführer haben vielseitige Aufgaben und einen sicheren Arbeitsplatz.



Meisterbrief erworben: Markus Rössel (27, l.) mit Geschäftsführer Wolfgang Birlin.



Sascha Hisgen (26) kam als Azubi zur HGK.



Seit 30 Jahren dabei: Kersten Schrot (48).

gute Streckenkenntnis, viel Erfahrung und Gefühl, um einen Güterzug möglichst effizient und energiesparend zu bewegen.“

Weiterbildung. Neben dem abwechslungsreichen Job auf der Lok stehen Triebfahrzeugführern bei RheinCargo auch andere Optionen offen. Sie können sich für Aufgaben in der Leitstelle, in der Verkehrsplanung, im Bahnbetrieb oder in der Lokführerausbildung weiterbilden und später Führungsverantwortung übernehmen. Auch ein Meisterabschluss ist möglich. Den hat RheinCargo-Mitarbeiter

Markus Rössel (27) seit Anfang des Jahres in der Tasche. Parallel zu seiner Tätigkeit als Disponent in der Leitstelle hat er ein berufsbegleitendes Fernstudium absolviert und sich zum „Geprüften Meister für Bahnverkehr“ weiterqualifiziert. „Dabei konnte ich mir umfangreiches Eisenbahnwissen aneignen und habe viel über die technischen, betriebswirtschaftlichen und rechtlichen Grundlagen des Bahnbetriebs gelernt. Der Meisterbrief eröffnet interessante Perspektiven für die Zukunft und berechtigt auch zum Hochschulstudium“, erläutert Rössel, der 2006 als Lokführer-Azubi zur HGK kam. (mf)

Lokführer-Ausbildung bei RheinCargo

RheinCargo betreibt eine der größten Güterbahnen Deutschlands und sucht qualifizierte Lokführer. Zurzeit werden im Unternehmen 25 junge Männer und Frauen in diesem Beruf ausgebildet. Die offizielle Bezeichnung lautet: Eisenbahner im Betriebsdienst (w/m) der Fachrichtung Lokführer/Transport. Ausbilder Michael Konrad fasst die wichtigsten Punkte zusammen: „Die Ausbildung zum Triebfahrzeugführer dauert in der Regel drei Jahre. Unsere

Azubis lernen die Vorschriften des sicheren Bahnbetriebs, das Bilden und Rangieren von Zügen, das Prüfen von Bremsen und Wagen und natürlich das Fahren von Triebfahrzeugen und Zügen. Gelernt wird im Betrieb in Köln/Brühl und Neuss/Düsseldorf sowie in der Berufsschule in Köln-Deutz. Ziel der Ausbildung ist der Einsatz als Lokführer im Rangierbetrieb und im Streckendienst. Es bestehen hervorragende Übernahmemöglichkeiten nach

der Ausbildung und eine sichere Zukunftsperspektive sowie attraktive Vergütungsmöglichkeiten und Sozialleistungen wie zum Beispiel eine betriebliche Altersvorsorge. Für das Ausbildungsjahr 2017 sucht RheinCargo wieder motivierte Bewerber und hat die Zahl der Ausbildungsplätze für Lokführer erhöht. Bewerbungen mit einem Anschreiben, Lebenslauf und Zeugnissen bitte an:

personal@rheincargo.com

Teil 7

Jetzt mitmachen! Schiffsquartett: Teil 7

Koppelverbände sind die längsten Schiffseinheiten auf dem Rhein. Bis zu 185 Meter messen Motorschiff und Leichter zusammen. Das entspricht knapp zwei Fußballfeldern. Meist heißt der Leichter ebenso wie das Motorschiff zusätzlich eine Nummer. Zum Beispiel „Hanseaatic“ und „Hanseaatic I“. Die Namen können aber auch begrifflich miteinander verwandt sein, ein Wortpaar bilden oder persönliche Beziehungen widerspiegeln. Der Phantasie der Schiffseigner sind keine Grenzen gesetzt. 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)

5c Tanker
Bunker Service 15
Bild: Grohmann

Betriebszeit:	Seit 2016
Bauwerft:	Orsova / Papendrecht
Länge:	43,50 m
Breite:	7,54 m
Tiefgang:	2,30 m
Zuladung:	320 cbm
Antriebsleistung:	357 kW
Geschwindigkeit:	18 km/h
Umwelt:	ZKR II

5d Tanker
Köln Bunker 1
Bild: Grohmann

Betriebszeit:	Seit 1958
Bauwerft:	Hamburg
Länge:	41 m
Breite:	6,00 m
Tiefgang:	2,01 m
Zuladung:	243 cbm
Antriebsleistung:	276 kW
Geschwindigkeit:	15 km/h
Umwelt:	k. A.

8c Koppelverband
Hanseaatic
Bild: Gudat

Betriebszeit:	Seit 2009
Bauwerft:	Stettin/Druten
Länge:	172 m
Breite:	11,45 m
Tiefgang:	3,45 m
Zuladung:	5172 t
Antriebsleistung:	2 x 1193 kW
Geschwindigkeit:	26 km/h
Umwelt:	ZKR II

8d Koppelverband
Futura/Matura
Bild: Grohmann

Betriebszeit:	Seit 2008
Bauwerft:	Stettin/Druten
Länge:	172 m
Breite:	11,45 m
Tiefgang:	3,00 m
Zuladung:	4400 t
Antriebsleistung:	2 x 1193 kW
Geschwindigkeit:	26 km/h
Umwelt:	Green Award Silber, ZKR II

Ausbaupläne in der Schweiz

Container-Umschlag in Basel legt zu

Die schweizerischen Rheinhäfen haben 2016 einen neuen Rekordwert im Containerumschlag per Schiff erzielt. Trotz eines Rückgangs im Gesamt-Güterumschlag von sieben Prozent auf 5,9 Millionen Tonnen verzeichnete der Container-Sektor mit 131.705 Standardeinheiten (TEU) ein Plus von sechs Prozent. Davon entfielen 114.498 TEU auf das Binnenschiff, ein Plus von elf Prozent. Die Kapazitätsgrenze im schiffseitigen Containerumschlag rückt immer näher, mahnen die Hafenbetreiber. Sie fordern eine dringende Realisierung des Containerterminals Basel Nord, damit nicht noch mehr Lkw in die Schweiz kommen. Das Plangenehmigungsverfahren läuft bereits. In der Schweiz nutze etwa die Pharmaindustrie das Container-Binnenschiff immer häufiger als Alternative zum kostenintensiven Luftverkehr. (cg)

„Wie viele Container passen auf ein Schiff?“

Schüler des Erich-Kästner-Gymnasiums stellten auf ihrer Erkundungstour im Hafen viele Fragen

Köln-Niehl, Ende Januar 2017. Wetter: bedeckt, minus 1 Grad, leichter Wind, gefühlt minus 5 Grad. In der Eingangshalle des Erich-Kästner-Gymnasiums versammeln sich 28 Schüler der Klasse 8a mit ihrer Klassenlehrerin Nora Wünsch und der Studien- und Berufswahlkoordinatorin Stephanie Hamm. Das Ziel: der Niehler Hafen. Im Gepäck: Block und Stift. Die Aufgabe: Das CTS Container-Terminal besichtigen, erkunden und ganz viele Fragen stellen. „Ich habe selten so eine gut vorbereitete Klasse, eine so motivierte Gruppe, mit so tollen Fragen erlebt“, freut sich Judith Fuhrmann, Assistentin der Geschäftsführung. Die Schüler lassen ihr keine Chance, die vorbereitete Präsentation zu beenden.



Logistik hautnah: Container-Fachmann Wolfgang Brendgen erklärt den Schülern die Abläufe im Terminal in Köln-Niehl.

Weiter als zur dritten Folie kommt sie nicht. Immer wieder stellen die Gymnasiasten Fragen. Geht ein Container auch mal verloren? Ist schon mal ein Container umgefallen? Wer zahlt, wenn ein LKW einen Unfall hat und der Containerinhalt beschädigt ist? Müssen die Container nicht auch gereinigt werden? Fragen zur Ausbildung und zum Berufsfeld Verkehr und Logistik beantworten die beiden Auszubildenden Hasibe

Seckin und Sebastian Pauels, angehende Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung. Zwei von zurzeit 18 Azubis bei der CTS. Aber alles nur Theorie? Nein, weit gefehlt!

Sicherheitsweste übergestreift und ab geht's auf das Gelände. Begleitet von Wolfgang Brendgen, Supervisor Container-Reparatur, Vermietung und Ver-

kauf, erkundet die Gruppe staunend das Terminal. Container in Stapeln, Container auf LKW, Container am Kran, Container auf Eisenbahnwaggons. „Wie werden die Container befestigt?“, fragt Leon. Kein Problem. Um die Frage zu beantworten, hält Wolfgang Brendgen schnell einen Containerstapler (Reachstacker) an, der eine Stahlbox sanft auf den Boden lässt und wieder

anhebt. Dabei erklärt er, wie der Container am Haken bleibt und warum er nicht herunterfallen kann. Am Ende der Tour haben die Gymnasiasten eine ganze Menge gelernt. Sie wissen jetzt, dass ein Containerschiff 28 Tage von Rotterdam nach Singapur benötigt. Dass die CTS die Vor- und Nachläufe für den Seetransport organisiert, auf dem Wasser, auf der Straße und auf der

Schiene. Dass es einen speziellen kaufmännischen Beruf gibt, der sich um die Organisation der Container Routen und vieles mehr kümmert. Trotz Eiseskälte an diesem grauen Mittwochmorgen haben die Schüler Logistik ganz praktisch erfahren und sie wissen nun auch, dass ein Binnenschiff 350 bis 500 Container transportieren kann. Matthias Oberheu

Neu: Meisterbrief für Binnenschiffer

Der Ende 2016 eingeführte Abschluss eröffnet Nachwuchskräften bessere Karrierechancen und macht den Beruf attraktiver

Wer als fertig ausgebildeter Binnenschiffer einen Matrosenbrief in der Hand hält, steht mit dem Handwerksgesellen auf einer Stufe. Aufstiegsmöglichkeiten zum Bootsmann, Steuermann oder Schiffsführer eröffnen Lehrgänge, Funkzeugnis, Radarpatent, Gefahrgut-Schein, Fahrzeug- und Streckenpatente. Damit nach Jahren der Berufstätigkeit an Bord wieder an Land zu gehen, ist nicht leicht. Der neu eingeführte Meisterabschluss erleichtert künftig den Wechsel, bietet weitere Karrierechancen und ermöglicht auch den Hochschulzugang.

anmelden. Mit bestandener Prüfung erwerben sie einen anerkannten beruflichen Abschluss im Sinne des Berufsbildungsgesetzes. Er verbrieft, dass der Inhaber Betriebswirtschaft und -führung, Recht und Risikoanalyse verstanden sowie Marketing und Kundenzufriedenheit im Blick hat; logistische Zusammenhänge erkennt und Prozesse wie etwa Wartungsabläufe optimieren kann, Informations- und Kommunikationswege zu nutzen und kraftstoffsparend zu fahren weiß. Er ist zur verantwortlichen Wahrnehmung sämtlicher Führungsaufgaben an Bord eines Binnenschiffes sowie zur Gründung eines eigenen Schifffahrtsunternehmens fähig oder kann eine leitende Tätigkeit in der Verwaltung übernehmen. Eine Meisterpflicht besteht nicht, auch der Besuch vorbereitender Kurse ist nicht obligatorisch, wird aber empfohlen. Die ersten Kursangebote wollen verschiedene Duisburger Bildungsträger im Sommer 2017 starten.

Bessere Weiterbildungsmöglichkeiten. Die an der Ausarbeitung beteiligten Branchenverbände, Wissenschaftler und Wirtschaftsvertreter sind überzeugt, das Berufsbild des Binnenschiffers mit der Meister-Option im Wettbewerb um besser qualifizierte Auszubildende attraktiver gemacht zu haben. Denn die Argumente der hohen Ausbildungsvergütung, späterer Verdienstmöglichkeiten und guten Perspektiven auf dem Arbeitsmarkt seien gegenüber karriereorientiertem Nachwuchs schnell verbraucht. Deshalb wurde ab dem Abschlussjahrgang 2011 auch die Möglichkeit eingeführt, mit der dualen Ausbildung an Bord und am Schifferberufskolleg in Duisburg durch Zusatzkurse zugleich das Fachabitur abzulegen zu können. Christian Grohmann



Fit für Führungsaufgaben. Das änderte sich Ende 2016. Seit Dezember gibt es eine rechtskräftige Rechtsverordnung sowie einen von der IHK-Dachorganisation bestätigten Rahmenlehrplan. Patentinhaber können sich ab sofort bei der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer in Duisburg für die Prüfung zum Binnenschiffermeister oder zur Binnenschiffermeisterin



Neue Kursangebote helfen bei der Weiterbildung zum Binnenschiffermeister.



Wer den Meisterbrief erwirbt, darf selber Nachwuchskräfte ausbilden.



Bilder: Romberg, JackF/Stock/thinkstock.de, Grohmann

Loks der RheinCargo bringen die Kühlcontainer vom Bahnhof Eifelort in den Niehler Hafen.

Zitrusfrüchte rollen wieder auf der Schiene

Mit der Bahn gelangt Obst aus dem sonnigen Süden klimafreundlich zu Verbrauchern der Region

Sie stehen bei vielen Mitteleuropäern auf dem Speiseplan: Orangen und Clementinen aus dem sonnigen Süden. Die saftigen Vitamin-Lieferanten haben nicht nur im Winter Saison, wenn sie das erkältungsgeplagte Immunsystem stärken. Also setzt der Lebensmittelhandel viele Räder in Bewegung, um die Nachfrage zu bedienen. Wie das besonders klimaschonend geht, stellen die Unternehmen Transfesa, CTS und RheinCargo im Niehler Hafen unter Beweis.

Verkehrsreicher Garten. Spanien gilt als weltweit führender Exporteur von Obst und Gemüse. 11,6 Millionen Tonnen verließen 2013 den „Garten Europas“, so die aktuellsten Zahlen der UN-Landwirtschaftsorganisation. Allein aus der Region Valencia starten in der Hochsaison wöchentlich rund 1.000 LKW mit Zitrusfrüchten in Richtung Norden, weiß Stephan Kling zu berichten. Der Kölner Niederlassungsleiter des in Madrid beheimateten LKW- und Eisenbahnspediteurs Transfesa will das ändern. „Vor 70 Jahren hat Transfesa mit Zitrusfrucht-Transporten auf der Schiene angefangen. Die haben wir alle an die Straße verloren. Aber genau da wollen wir wieder ran“, unterstreicht der Bahnspeziationskaufmann.

Zurück zu den Wurzeln. Ab 1949 ließ Transfesa zunächst konventionelle Schiebewaggons mit Zitrusfrüchten nach Deutschland und Skandinavien rollen. Mit der wachsenden Kühllaster-Konkurrenz konzentrierte man sich auf andere Kunden, darunter die Automobilindustrie. So verkehren bereits seit 20 Jahren Züge zwischen dem Bahn-Terminal Almusafes in Valencia über Saarbrücken nach Köln-Eifelort und zurück. Inzwischen sind es fünf Stück pro Woche in beide Richtungen. Auf zwei davon stehen nun zusätzlich sechs übergroße 45-Fuß-Kühlcontainer auf drei Tragwagen. Ihre Ladung: Jeweils etwa 22 bis 23 Tonnen. Das sind bis zu 11.500 Zwei-Kilo-Netze Orangen. Oder 115.000 Stück pro Container. Ordentlich gestapelt in Mehrweg-Klappkisten aus Kunststoff. Ihr Zwischenziel sind die Zentrallager großer Lebensmittelketten in Deutschland, Belgien und den Niederlanden.

Verlässliche Partner. Damit die Zitrusfrüchte dorthin gelangen, holt eine RheinCargo-Lok die Waggons in Eifelort ab und fährt sie in den Niehler Hafen. Dort hebt ein Kran auf dem CTS Container-Terminal die Boxen auf Lastwagen-Trailer. Auf dem Rückweg befinden sich die Mehrweg-Klappkisten schon wieder gereinigt in den Containern. „Wir haben mit der CTS einen professionellen Partner gefunden, der uns Flexi-

bilität, Erfahrung und einen 24-Stunden-Betrieb bietet“, erklärt Kling, der das Kunden-Konsortium gemeinsam mit seinem Kollegen Claus Brisch betreut. Auf Seiten des Terminals, auf dem wöchentlich derzeit 25 Züge abgefertigt werden, kümmern sich Projektmanager Oliver Haas, Melanie Romberg und Wolfgang Brendgen um den reibungslosen Ablauf. Erstmals zusammengewachsen haben die fünf Projektbeteiligten im Mai 2016. „Mit den Kunden aus dem Handel waren wir bereits seit drei Jahren im Gespräch“, berichtet Kling.

» Bahntransport spart 70 bis 80 Prozent Kohlendioxid ein

Weniger Emissionen. Die Kunden wollten nicht nur die Abhängigkeit von der Straße lösen, sondern auch aus Nachhaltigkeitsgründen dem neuen alten Transportweg wieder eine Chance geben. Damit konnten die Projektpartner punkten: „Mit dem Bahntransport sparen wir gegenüber dem LKW im Hauptlauf 70 bis 80 Prozent Kohlendioxid ein“, erklärt Romberg, die ihr duales Bachelor-Studium in Supply Chain Management bei der übergeordneten neska-Gruppe absolvierte und nun im Business Development von CTS arbeitet. „Dennoch muss immer sichergestellt sein, dass die Umlaufzeiten stimmen. Wenn die Früchte zu lange in der Kühlung liegen, leidet die Qualität.“

Frische sichergestellt. Drei Tage ist der Zug unterwegs – eine mit den Realbedingungen auf spanischen, französischen und deutschen Autobahnen absolut konkurrenzfähige Zeit. Das



Lecker und gesund: saftige Clementinen aus dem sonnigen Süden.

Umpuren an der spanisch-französischen Grenze dauert etwa fünf Minuten für drei Wagen. Um den Frischegrad sicher zu stellen, ist für die Kunden die Transportdauer ebenso wichtig wie das Einhalten der vorgeschriebenen Temperatur. Die isolierten Kühlcontainer verfügen über ein eigenes Dieselaggregat mit etwa 250 Litern Sprit. „Damit könnten sie rund eine Woche unterwegs sein, ohne den vorgegebenen Temperaturbereich von sechs bis acht Grad Celsius zu verlassen“, schätzt Romberg. „Im Moment verbrauchen sie auf die Strecke etwa 20 bis 30 Prozent ihres Dieselvorrats. Im Sommer ist es natürlich mehr.“ Dank moderner Telematik lässt sich der Container mittels GPS orten, der Diesel-Füllstand auslesen und sogar die Temperatur einstellen.

Mobile Kühlschränke. In den hochmodernen Einheiten lassen sich ebenso Steinobst, verschiedenste Gemüsesorten oder auch tiefgekühlte Meeresfrüchte versenden. „Das Potenzial ist riesig, weitere Mengen auf die Güterbahn zu verlagern“, ist Kling überzeugt. Deshalb ist er auf der Suche nach weiteren Kunden aus dem Lebensmittelhandel – auch für andere saisonale Produkte. Einen Teil Überzeugungsarbeit muss er leisten. „Kombinierter Verkehr ist immer anspruchsvoller, als einen Lastwagen auf die Autobahn zu schicken. Aber mit den Zitrusfrüchten im ersten Schritt werden wir beweisen, dass ein wirtschaftlicher Transport auf der Schiene wieder machbar ist.“ Christian Grohmann



Oliver Haas, Wolfgang Brendgen, Melanie Romberg, Claus Brisch und Stephan Kling (v. l.) sorgen für eine zügige Frischelogistik.

Hafen news Hauptuntersuchung Rheinfähre auf der Werft fit gemacht



Die „Fritz Middelanis“ auf der KSD-Werft im Mülheimer Hafen.

Seit 1962 verkehrt das Fährschiff „Fritz Middelanis“ auf dem Rhein zwischen Köln-Langel und Leverkusen-Hitdorf. Als Alternative zur Leverkusener Brücke ist es bei Pendlern und Ausflüglern beliebt. Wie jedes Fahrzeug muss auch eine Auto- und Personenfähre regelmäßig von einem Sachverständigen begutachtet werden. Im Februar war es wieder so weit: Die alle fünf Jahre vorgeschriebene Hauptuntersuchung stand an. Auf der KSD-Werft im Mülheimer Hafen wurde die Fähre an Land gezogen und gründlich inspiziert. Dabei muss die Materialdicke des Schiffsbodens mit Ultraschall gemessen und der einwandfreie Zustand durch einen von der „Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission“ (ZSUK) zugelassenen Sachverständigen attestiert werden. Im Rahmen der Wartungsarbeiten wurden Ruderpropeller, Dichtungen, Leitungen und Ventile sowie der Unterwasseranstrich erneuert. Turan Girgin, Technischer Leiter der KSD-Werft, zeigte sich zufrieden. Trotz ihres Alters von 55 Jahren sei die Fähre in einem guten Zustand. Auch der Sachverständige gab grünes Licht für weitere fünf Jahre, die technische Überprüfung durch die Beamten der ZSUK verlief erfolgreich. Die nächste Hauptuntersuchung steht 2022 an. (mf) www.rheinfahrt.koeln

Neue Anschlüsse Landstrom für Hotelschiffe



Strom statt Diesel: Hotelschiffe werden über die „SchiffsTankE“ versorgt.

Die RheinEnergie hat am Altstadtufer an der Deutzer Brücke einen neuen Landstromanschluss für Hotelschiffe installiert. Die Anlage vom Typ „SchiffsTankE“ ist seit kurzem in Betrieb und dient als Pilotprojekt für die künftige Gestaltung intelligenter, App-gesteuerter Systeme, an denen Hotelschiffe kurzzeitig anlegen und die Landstromversorgung nutzen können. Lärm und Emissionen werden dadurch deutlich reduziert. Zwei weitere solche Anlagen am Altstadtufer sind bereits in Planung – und zwar am Steiger Leystapel und an der RheinCargo-Landebrygge.

Auch am Deutzer Hafen vor der Drehbrücke gibt es nun drei neue Landstromanschlüsse für Hotelschiffe, die dort über längere Zeit im Winterlager liegen. Diese Anlage ist seit Januar 2017 in Betrieb. Auch hier sollen die Anschlüsse später mit einem intelligenten Abrechnungssystem versehen werden, damit sie in Zukunft das ganze Jahr über von Hotelschiffen, die in Köln Station machen, genutzt werden können. Mit einer Stromstärke von bis zu 800 Ampere sind sie auf den hohen Leistungsbedarf der Flusskreuzfahrtschiffe ausgelegt. Bereits im Jahr 2015 hatte die RheinEnergie im Rheinauhafen elf kleinere Landstromanschlüsse für Güterschiffe installiert. (mf)

Hafen Quiz

Wer weiß es?

Mitmachen und gewinnen!

Frage:

Der Rhein ist Europas wichtigste Wasserstraße. Über den Fluss lassen sich Güter einfach am Stau vorbei befördern – das entlastet Straßen und Umwelt. Wie viel Ladung wird im Schnitt pro Tag in den Kölner Häfen per Schiff angeliefert oder abtransportiert?

- a) 2.000 Tonnen
- b) 12.000 Tonnen
- c) 24.000 Tonnen

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:

30. April 2017

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

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



Bild: Fuchs

In Godorf wird Steinsalz per Schiff angeliefert

Die Gewinner des vorigen Rätsels sind:

Gisela Djelassi (Köln)
Petra Meier (Bonn)

Alle Gewinner wurden benachrichtigt.

Die richtige Antwort lautete:

Stahl und Papier



Rheinromantik in Köln anno 1826

Hafenansicht des Malers William Turner steht im Zentrum einer Kunstausstellung in New York

Er gilt als Meister des Lichts: Joseph Mallord William Turner (1775-1851), einer der bedeutendsten Maler Englands, schuf einzigartige, in goldene Farbtöne getauchte Landschaften. Vor 200 Jahren, am 19. August 1817, kommt der Künstler zum ersten Mal nach Köln – Auftakt zu einer Rundreise durch das Rheintal, die ihn bis Ehrenbreitstein, St. Goar und Mainz führt. Das vielerorts noch weitgehend mittelalterlich geprägte Stadtbild und die alten Burgen entlang des Rheins sowie die Schönheit der Natur faszinieren den Briten, der auf seiner Tour eine Fülle von Skizzen anfertigt.

Zeitzeuge. Nach seiner Rückkehr nach London malt Turner zahlreiche Aquarelle mit Szenen am Rhein, darunter auch Ansichten von

Köln. In den Bildern, die heute als Inbegriff der Rheinromantik gelten, setzt der Maler die Flusslandschaften kunstvoll in Szene und gibt zugleich Einblicke in den Alltag der Menschen dieser Zeit. Er malt Schiffer, Fischer und Flößer bei der Arbeit oder Badende, die sich in den Fluten erfrischen.

Detailreich. Sein Meisterstück „Köln – Ankunft eines Paketboots: Abend“ kreiert Turner 1826 nach einem weiteren Köln-Aufenthalt. Das Gemälde steht noch bis 14. Mai im Zentrum einer großen Ausstellung seiner Hafenbilder in der Frick Collection in New York City. Die Szene zeigt das unbefestigte Rheinufer nördlich der Kölner Altstadt. Während der damals noch unvollendete Dom in der Komposition nicht auftaucht, schildert Turner die Rheinflucht sehr de-

tailliert. Klar zu erkennen sind (von rechts): das Trankgassentor, der Frankenturm, das Rheintor, das verfallende Bollwerk aus dem 16. Jahrhundert und die romanische Kirche Groß St. Martin.

Mehrdeutig. Vor dem Stadtpanorama zeigt Turner einen Rheinsegler mit festlich gekleideten Bürgerinnen an Deck, die sich bereitmachen, an Land zu gehen – ein Verweis auf den beginnenden Tourismus der wohlhabenden Schichten und womöglich auch eine Anspielung auf die Ursula-Legende. Dagegen erinnern halb versunkene Teile eines Fischernetzes im Vordergrund und die Zimmerleute rechts an die Arbeitswelt der einfachen Menschen. Ein faszinierender Blick auf die Hafenstadt Köln am Übergang zur Moderne. (mf) www.frick.org

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:
Creative DuMont Rheinland GmbH,
Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln
Geschäftsführung: Kay Clauberg,
Karsten Hundhausen

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

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



Erfolgreich in der Eisenbahn-Logistik



Kathrin Leonhardt hat Studium und Beruf clever kombiniert

Die Logistik ist eine Wachstumsbranche, die jungen Menschen hervorragende berufliche Perspektiven bietet. HGK und RheinCargo investieren seit Jahren konsequent in die Aus- und Weiterbildung ihrer Beschäftigten und bieten talentierten Nachwuchskräften die Möglichkeit zum dualen Studium. Zu den Mitarbeitern, die sich auf diese Weise schon in jungen Jahren für verantwortungsvolle Aufgaben im Unternehmen qualifiziert haben, gehört Kathrin Leonhardt (27). Nach dem Abitur begann sie 2009 bei der HGK ihre

Ausbildung zur Industriekauffrau, kombiniert mit einem Bachelor-Studium im Bereich Industriemanagement. Nachdem sie beides mit Erfolg absolviert hatte, startete sie 2013 ihre berufliche Laufbahn im Eisenbahnvertrieb der RheinCargo. Darüber hinaus widmete sie sich einem berufsbegleitenden Studium zum Master of Science in Sales Management, das sie nun erfolgreich abgeschlossen hat. Was ihr an Logistik besonders gefällt? „Jeder Tag hält neue Herausforderungen bereit – das macht die Arbeit so interessant.“ (mf)

Frühbuchertarif

Hafenrundfahrt: Jetzt neu mit VRS-Ticket

Die Kölner Hafenrundfahrten starten in die neue Saison! Los geht's am Freitag, 31. März, um 14 Uhr am Anleger 10 (Köln-Tourist) unterhalb des Musical Dome. Erwachsene zahlen für die dreistündige Tour 20,50 Euro, Kinder unter 6 Jahre in Begleitung ihrer Familie 10,50 Euro. Neu in diesem Jahr ist der Frühbuchertarif. Wer sein Ticket über KölnTicket bucht, zahlt nur 17,50 Euro. Der Clou: Im Preis inbegriffen ist ein personalisierter VRS-Fahrschein für die An- und Abreise mit Bus und Bahn, den man sich kostenlos dazu bestellen und zu Hause ausdrucken kann. (mf) www.koelnticket.de

Suchbegriff: Hafenrundfahrt



Bild: Fuchs

Die MS RheinCargo startet in die Saison.