

Rheinauhafen
Festmachen unter
Auflagen wieder erlaubt
Seite 02/03



XXL-Logistik
Wenn eine Lok
am Himmel schwebt...
Seite 04/05



Karriere-Chancen
Abdul, ein besonderer
Azubi im Hafen
Seite 06



KÖLNER

HAFENZEITUNG

Zeitung der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Jahrgang 8 | Nummer 3 | September 2018 | www.hgk.de



Die „Douce France“ hatte sich wegen des Niedrigwassers festgefahren und musste freigeschleppt werden.

Die Binnenschifffahrt trotz den widrigen Bedingungen

Eine ausgeklügelte Transport-Logistik hilft der Branche, trotz extrem langen Niedrigwassers die Transportketten aufrecht zu erhalten

Die Rekordmarke von 83 Zentimetern wurde glücklicherweise nicht erreicht. Doch das derzeitige Niedrigwasser des Rheins, das zu Pegelständen von bis zu 113 cm führte, steht dem aus dem Sommer 2003 nicht mehr großartig nach. Besonders ist dieses Mal aber die Dauer des Phänomens, das Experten als „ungewöhnlich lang“ einschätzen. Was Spaziergängern und Touristen einen seltenen Blick auf großzügige Rheinstrände ermöglicht und bei Emmerich sogar das Wrack des 1895 bei einer Explosion gesunkenen Frachters „De Hoop“ freigibt, ist für die aktuelle Schifffahrt und die betroffenen Binnenhäfen eine intensive Herausforderung.

Festgefahren. Die geringe Fahrinnentiefe hatte zur Folge, dass Schiffe sich auch im Bereich Köln festfahren. So wie das Flusskreuzfahrtschiff „Douce France“ aus Frankreich, das eigentlich nur an der Altstadt anlegen wollte. Oder wie das Tankmotorschiff, das dem Stützweiler der Severinsbrücke zu nahe kam und freigeschleppt werden musste. Doch das sind nicht die einzigen negativen Begleiterscheinungen der schwierigen Lage. Denn die größte Herausforderung liegt in der Bewältigung des Alltags. In vielen Bereichen müssen die Verantwortlichen für Hafen und Disposition flexibel dafür sorgen, dass die Schifffahrt solange wie möglich aufrechterhalten werden kann.

Jonglieren angesagt. Im Jahr 2017 wurden 222,7 Millionen Tonnen Fracht auf Binnenwasserstraßen transportiert. Diese Menge kurzfristig komplett auf andere Verkehrsträger umzulegen, ist schlichtweg unmöglich. Daher jonglieren die Disponenten von Reedereien, Häfen und Terminals mit einem ausgeklügelten System von zusätzlichen Bahnlinien und mehr Schiffen, um die benötigten Kapazitäten zu gewährleisten. Zum Beispiel kann so manches Schiff nur noch mit maximal 600 Tonnen statt mit 1800 Tonnen beladen werden. Heißt: Drei Schiffe sind nötig für die Menge, die ansonsten ein Lastenträger transportiert hätte. Um die größere Menge an Schiffen zu bewältigen, kann

es im Niehler Hafen deshalb ausnahmsweise auch mal zu einer zusätzlichen Schicht an einem Sonntag kommen. So schaffen die Kölner Hafexperten die nötigen Ladekapazitäten.

Salz umladen. Die Disponenten achten bei ihren Bemühungen überdies darauf, besonders den überstrapazierten Straßenverkehr nicht noch weiter zu belasten. Das gelingt ihnen meistens, aber auch nicht immer. So sind die aus dem Neckar kommenden Schiffe mit Salzlieferungen im Rheingau nicht mehr fahrbar, die aus der Gegend um Heilbronn stammenden Salzlieferungen erreichen den Kölner Hafen nun auch per Lkw. Schiffe, die üblicherweise über dem Main-Donaukanal in den Main und von dort aus in den Rhein gelangen, liegen in der Donau fest, hier müssen ebenfalls Bahn und Lkw aushelfen.

Vorteil Trimodalität. Auch am CTS-Containerterminal im Niehler Hafen müssen die Verantwortlichen geschickt planen, um die Stahlboxen im Auftrag ihrer Kunden in Bewegung zu halten. „Natürlich ist die Situation angespannt“, gibt Oliver Haas, Prokurist bei der CTS Container GmbH, unumwunden zu, „aber unsere Transportfähigkeit ist



Bild: Lorenz

Fehlende Niederschläge sorgen dafür, dass sich der Rhein zurückzieht.

zu keiner Zeit eingeschränkt.“ Man verfüge über ausreichende Kapazitäten, um über den Wasserweg und die Schiene die Güter der Kunden zu transportieren. Die Trimodalität des Niehler Hafens, also das Miteinander von Schiff, Bahn und LKW, erlaube die nötige Flexibilität, die man brauche, um in derartigen Ausnahmesituationen handlungsfähig zu bleiben. Mit einer kompletten Einstellung der Schifffahrt auf dem Rhein wegen des Niedrigwassers rechnet Haas nicht, die habe es nicht einmal im Rekordsommer 2003 gegeben. Liege- und Anlegeplätze in und um die Hafengebiete werden teilweise durch Baggerungen wieder nutzbar gemacht, ebenso wie die Zufahrten der Häfen. Hierbei wendet man auch das sogenannte Wasserinjektionsverfahren an, bei dem das Sediment durch Wassereinspritzungen direkt an der Gewässersohle in einen fließfähigen Zustand gebracht wird.

Untiefen kennzeichnen. Auf dem Rhein hat die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) alle Hände voll zu tun. Mit Peilbooten werden Untiefen ausgelotet und dann mit Bogen gekennzeichnet. Besonders problematisch sind die Rheinbereiche St. Goar – Bingen und Bingen – Mannheim. Hier plant die WSV ohnehin schon eine dringend nötige Beseitigung von Untiefen. Überholen im Strom ist für die Schiffer aufgrund des Pegelstands so gut wie nicht mehr möglich, was die Gesamtgeschwindigkeit der Transporte auf dem Fluss verlangsamt. Auch dieses planen die Disponenten im Terminal mit ein. Für die Ladung des Schiffs ist allerdings jeder Kapitän selbst verantwortlich. Er muss entscheiden, wie viel er lädt, wie tief sein Schiff im Wasser liegt und ob er damit die gewählte Route störungsfrei schafft.

Viele Beteiligte helfen, die Transportketten auf den Wasserstraßen aufrecht zu erhalten, um die notwendige Versorgung des Landes sicherzustellen. Jetzt muss nur noch das Wetter mitspielen. Im Gegensatz zu weiten Teilen der Bevölkerung wünscht sich die Branche derzeit hauptsächlich eines: nachhaltigen Regen! Martin Heying/Christian Lorenz

Bild: HGK



Editorial

Oliver Grossmann,
Geschäftsführer CTS
Container-Terminal GmbH Köln

Liebe Kölnerinnen
und Kölner,

nachdem unser langjähriger Geschäftsführer Hans Peter Wieland Ende Juni in den wohlverdienten Ruhestand gegangen ist, obliegt mir nun die operative Verantwortung für den Geschäftsbetrieb des CTS Container-Terminals im Niehler Hafen. An der CTS Container-Terminal GmbH ist die einhundertprozentige HGK-Tochter neska zu 62,5 Prozent und die HGK AG selber zu 15 Prozent beteiligt. Hier, bei CTS/neska, habe ich schon meine Ausbildung gemacht und bin seit mehr als 23 Jahren in verschiedenen Funktionen tätig.

Zurzeit ist überall von Fachkräftemangel zu lesen, viele Kölner Unternehmen haben damit zu kämpfen. Völlig zu Unrecht hinkt die Logistikbranche dazu in puncto Jobattraktivität noch anderen Branchen hinterher. Festzustellen ist: Ohne die Kölner Hafen- und Logistikunternehmen, die oftmals in der öffentlichen Wahrnehmung nicht so präsent sind, würde die Versorgung unserer Metropolregion nicht so reibungslos funktionieren. Gerade die Kölner Häfen sind für viele Industrie- und Handelsunternehmen der Region das Tor zu den Weltmärkten. Nationale und internationale Kontakte zu Kunden und Dienstleistern machen daher den Beruf der Kauffrau und des Kaufmanns für Spedition und Logistikdienstleistung so spannend.

In unserem Unternehmen haben zum 1. August 2018 acht junge Menschen ihre Ausbildung begonnen. Insgesamt sind bei uns aktuell 21 Auszubildende tätig, allein 13 davon im Bereich Kaufmann/frau für Spedition und Logistikdienstleistung. Ausbildung ist unsere effektivste Antwort auf den Fachkräftemangel und dies schon seit vielen Jahren. Die Azubis von heute werden unsere Leistungsträger von morgen sein.

Wussten Sie, dass es in der HGK-Gruppe 14 verschiedene Ausbildungsberufe gibt? Die Jobs in den Kölner Hafen- und Logistikunternehmen sind sehr vielfältig. Gerade vor dem Hintergrund von Kapazitätsengpässen auf den Straßen wird die trimodale Transportsteuerung in der Zukunft immer wichtiger - und die Wasserstraße Rhein hat noch sehr viele Kapazitäten zur Transportverlagerung. Es werden kluge Köpfe gebraucht, um diese Potenziale in den nächsten Jahren weiter zu heben.

Ich freue mich auf eine interessante Zeit und verbleibe mit freundlichen Grüßen

Ihr Oliver Grossmann

P.S.: Für weiterführende Informationen rund um unsere Jobs können Sie sich gerne per Email an personal@hgk.de oder Frau Fuhrmann (jfu@cts.container-terminal.de) wenden.

Logistik news

Jubiläum gefeiert
Seit 40 Jahren fährt die Linie 16



Gruppenbild mit Lok: Mitglieder der Köln-Bonner Eisenbahn-Freunde e. V.

Am Morgen des 12. August 1978 begann und endete eine Ära gleichzeitig: Zwischen Köln, Wesseling, Bornheim und Bonn wurde die damals längste Stadtbahnstrecke Deutschlands – die Linie 16 – eröffnet. Gleichzeitig wurde damit ein Kapitel der Köln-Bonner Eisenbahn (KBE) geschlossen. Auf den Tag genau 40 Jahre später wurde das Jubiläum der 16 mit einem großen Bahrfest gefeiert. Die Sause stieg rund um das Vereins-Zentrum der Köln-Bonner Eisenbahn-Freunde e. V. (KBEF), der ehemaligen Güterabfertigung der KBE am Bahnhof in Wesseling. Bei strahlendem Sonnenschein strömten zahlreiche Besucher aus Wesseling, Köln, Bonn und der Region zum Bahnhof, um die Stadtbahn zu feiern.

Nostalgiker konnten dazu in alten Erinnerungen schwelgen. Denn die rund 60 Jahre alten KBE-Elektrotriebwagen „ET 57“ und „ET 201“ waren ausgestellt. Informationsstände, ein Stadtbahn-Fahrsimulator, eine Fotoausstellung sowie die vereinseigene Holzleisenbahn-Modulanlage und eine Mitfahrbahn für Kinder waren weitere Attraktionen. Speisen vom Grill, Kuchen und Getränke konnten die Besucher im Freien oder im gemütlich eingerichteten Vereinsheim genießen.



Ein Sonderwagen der SSB fuhr am Bahnhof Wesseling vor.

Die Köln Bonner Eisenbahnfreunde hatten zusammen mit drei weiteren Eisenbahnvereinen die Veranstaltung organisiert. Großzügig und unbürokratisch hatten HGK und RheinCargo bei der Umsetzung, zum Beispiel bei der Überführung der ausgestellten Fahrzeuge, geholfen. Angesichts des Erfolges ist es klar, dass das 50-jährige Jubiläum natürlich auch gefeiert wird ... Dirk Collin

Lob für Senkung der Trassenpreise

Mehrere Bahnverbände haben sich positiv über eine „neue Ernsthaftigkeit“ der Bundesregierung bezüglich der Eisenbahnpolitik geäußert. Konkrete Taten seien bereits kurz nach Abschluss des Koalitions-Vertrages erfolgt, konstatierten Vertreter unter anderem von „Allianz pro Schiene“ auf der Eisenbahnmesse Innotrans in Berlin. Drei Kernanliegen habe der Bahnsektor: Halbierung der Trassenpreise, Deutschlandtakt, Innovationsförderung – dort sei vieles auf den Weg gebracht worden. Kritisiert wurde, dass die Haushaltsmittel für die Schiene bis 2021 wieder sinken sollen, während für den Neubau von Autobahnen in den nächsten drei Jahren Rekordsummen fließen. (c)



Mit einem Bagger, der auf einem Schiff stand, wurden die Zugkräfte-Messungen durchgeführt.

Kaimauer im Rheinauhafen
Der Bagger zieht – und alles hält!



Joachim Gutz hakt das Seil an einer Festmachvorrichtung ein (r.). Anschließend überprüft er den übermittelten Wert.



HGK-Ingenieur Jürgen Büsing zeigt, wo unter anderem an der Kaimauer gemessen wurde.

Zugkraftmessungen an den Anlagen in der Kaimauer des Rheinauhafens. Aufhebung des Festmach-Verbots mit Auflagen geplant

Kurz lässt Martin Lülldorf den Motor des schweren Baggers an Bord des Schiffs aufheulen. Das Seil spannt sich noch ein bisschen mehr. Joachim Gutz studiert auf dem Messgerät die Zugkraft, notiert den Wert und nickt: „Alles prima, dieser Festmacher sitzt bombenfest!“

Bagger an Bord. Es sah sehr spektakulär aus, als die Mitarbeiter der Firma „Herbert Lülldorf Schifffahrt und Uferbefestigung GmbH“ im Juli im Auftrag der HGK AG die Festmachvorrichtungen in der Kaimauer des Rheinauhafens auf ihre Haltbarkeit überprüften. Das Frachtschiff „Doris“, auf dem der Bagger stand, ankerte dafür am Grund des Rheines. Alle 152 Festmachvorrichtungen in der Mauer wurden zunächst optisch überprüft. Mit einer Seilzugkonstruktion, die an dem Bagger befestigt war, wurden dann zusätzlich 30 der 152 Festmachvorrichtungen gecheckt. Ziel der Aktion: In Abstimmung mit der Stadt Köln, der Wasserstraßen und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) und den Verbänden der Binnenschifffahrt das generelle Festmacherverbot an der Kaimauer unter Berücksichtigung von Auflagen aufzuheben.

Havarien. Das Verbot, nicht mehr an der Kaimauer im Rheinauhafen festmachen zu dürfen, war von der HGK im Februar 2018 ausgesprochen und von der WSV veröffentlicht worden. Grund dafür waren zwei schwere Havarien: Im Dezember 2017 und

im Januar 2018 hatten Binnenschiffe, die im Bereich des Rheinauhafens lagen, Festmachvorrichtungen auf der Mauerkrone mitsamt der Steine herausgerissen und sich entfernt, ohne sich um die Schäden zu kümmern. Um weitere mögliche Unfälle zu vermeiden, wurde das Festmachen insgesamt untersagt und die Poller auf der Mauer deshalb auch entfernt. Die Festmachvorrichtungen in der Mauer, die höhere Kräfte aushalten können, blieben erhalten.

Beteiligung der politischen Gremien

Übergangslösung. Trotz des Verbots für den ganzen Bereich legten in der Folge aber immer wieder Schiffe an den Konstruktionen in der Mauer an - die Schifffahrt leidet ohnehin unter zu wenigen Liegeplätzen am Rhein, das Verbot im Rheinauhafen sorgte für eine zusätzliche Verknappung. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, wurde eine Überprüfung der Anlagen veranlasst, um als Interim Festmachvorrichtungen wieder freigeben zu können, bis die endgültige Lösung im Rheinauhafen umgesetzt werden kann: Die WSV beabsichtigt, mittels so genannter Dalben, die im Grund des Rheines verankert werden, generell das Festmachen der Schiffe in dem Bereich und einen Landgang für die Besatzungen wieder möglich zu machen. Vor Umsetzung erfolgt seitens der Stadt die Beteiligung der zuständigen politischen Gremien.

Auflagen. Die Überprüfungen der Festmacher in der Mauer verliefen ausgesprochen erfolgreich. Jürgen Büsing, bei der HGK für Hoch-, Tief und Hafenaufbau zuständig, schildert die Vorgehensweise: „Wir haben

zunächst alle Konstruktionen optisch geprüft. Kaputte Anlagen haben wir daraufhin entfernt. Dann wurden in verschiedenen Bereichen insgesamt 30 Festmacher getestet, die Zugkräften in Schräglage bis zu 14 Tonnen standhalten sollten, damit eine zulässige Pollerkraft von fünf Tonnen gewährleistet werden kann. Nachdem nur zwei Festmacher nachgeben und die Kräfte nicht aufnehmen konnten, stehen jetzt genau 150 intakte Anlagen zur Verfügung“, so der Diplom-Ingenieur. Die zwei defekten Festmacher wurden noch vor Ort entfernt. Um kein unnötiges Risiko einzugehen, werden folgende Gebote ausgesprochen: Leere Schiffe können generell festmachen. Beladene Schiffe dürfen eine Breite von 9,50 Meter und eine Tragfähigkeit von 1200 Tonnen nicht überschreiten. Der Einsatz von Winden zum Festmachen ist nicht gestattet. Ebenso ist das Liegen in mehreren Breiten (mehrere Schiffe nebeneinander) verboten. Zudem bietet die HGK AG über ihre Beteiligung RheinCargo weiterhin kostenlose Liegeplätze im Niehler Hafen an.

Belästigungen werden vermieden

Landstrom nutzen. Für die Schiffe, die im Rheinauhafen festmachen, gilt in Zukunft auf jeden Fall ein Nutzungsgebot des dort zur Verfügung gestellten Landstroms. Das heißt, die an Bord benötigte Energie darf nicht mehr über die eigenen Dieselmotoren gewonnen werden, sondern muss aus den zehn Stromtankstellen im Rheinauhafen gezogen werden. Das vermeidet erhebliche Belästigungen durch Abgase und mindert die Geräuschemissionen – zum Wohle der Anwohner und flanierenden Passanten.

Simon (9), der Lokführer:

Virtuell 7000 PS gebändigt

Triebfahrzeugführer werden auf neuem Bahnsimulator aus- und weitergebildet



Simon legt den Hebel um. Auf dem Bildschirm passiert etwas. Der Neunjährige schaut gebannt, wie die virtuelle Landschaft langsam vorbeizieht. Konzentriert beobachtet er auf den Instrumenten, dass die Lok jetzt schon 60 km/h schnell ist. Doch was ist das? Die Geschwindigkeit verringert sich, die digitale Lok der Marke Bombardier Traxx BR 187 bleibt stehen. Die beiden Lehrlokführer Frederick Politzky (30) und Thomas Nebich (33) schmunzeln: „Signal nicht beachtet, die Fahrt ist zu Ende!“

7000 PS. Im richtigen Leben hätte der Mann oder die Frau auf dem Führerstand einer Lokomotive mit 7000 oder mehr PS jetzt ein Problem. Auch ein Azubi, der bei der RheinCargo mit dem Bahnsimulator der Firma Zusi trainiert, oder ein gestandener Lokführer, der das Gerät zur Weiterbildung nutzt, müssten sich jetzt erklären. Aber da Simon die Apparatur lediglich für die Hafenzeitung testet, wird der Reset-Schalter gedrückt und die Fahrt kann ohne Konsequenzen für den Signaländerer weitergehen.

Große Verantwortung. Lokfahren ist eigentlich kinderleicht – und auf der anderen Seite ungeheuer anspruchsvoll. Schließlich trägt man ja die Verantwortung für Hunderte Passagiere oder wertvolle Ladung sowie das Gerät und die Strecke. Um Nachwuchs-Lokführer zu finden, hat die Hafenzeitung einen Simulatoreinsatz in der Hafenzeitung getestet, wird der Reset-Schalter gedrückt und die Fahrt kann ohne Konsequenzen für den Signaländerer weitergehen.

Tageszeiten werden realistisch animiert

Original nachgebaut. Der Führerstand der virtuellen Traxx BR 187 ist original nachgebaut, entspricht bis auf wenige Details exakt dem großen Vorbild. Durch die Software kann auf diversen Stecken mit verschiedensten Szenarien trainiert werden. Der Fahrsimulator erlaubt die Darstellung einer Zugfahrt aus der Sicht des Fahrzeugführers in einer realistischen 3D-Welt, ein Ton-System mit Subwoofer sorgt für eine realistische Geräuschkulisse. Unterschiedliche Wetterbedingungen, Tageszeiten, Fahrten in die Dämmerung können simuliert werden. Für Ausbildungs- und Weiterbildungsmaßnahmen lassen sich optimal Schulungs- und Übungsfahrten absolvieren. Auch entsprechende Rangierfahrten, Sicherheitsanforderungen, Bremsvorgänge und Signalvorgänge können geübt werden. Zusätzlich werden auch Überwachungsfahrten, die jeder Lokführer alle sechs Monate nachweisen muss, an der Schulinrichtung durchgeführt.

Promptes Zeugnis. Aber auch ohne Sifa gibt es eine Menge zu beachten: Geschwindigkeitsvorschriften müssen eingehalten, Signale befolgt werden. Dass man nicht mit zu viel Tempo über eine Weiche brausen darf, hat Simon schnell raus. Er bremst leicht ab, sanft gleitet die Lok auf dem Digital-Gleisbett nach links, alles läuft wie auf Schienen. Und trotzdem gibt es nach der Probe-Session das gnadenlose und unmissverständliche Zeugnis: Per Computerausdruck ist schwarz auf weiß belegt, an welchen Stellen der Strecke er welche Fehler gemacht hat. Diese Prüfung wäre nicht bestanden.

Mobiles Gerät. Um den Bahnsimulator jeweils an den Unternehmensstandorten in Neuss und Brühl einsetzen zu können, hat die RheinCargo

Faszinierender Job. „Der Simulator eignet sich hervorragend, um Grundlagen zu vermitteln und bereits gelerntes zu vertiefen“, sagt Frederick Politzky. Auch lässt sich so sehr anschaulich verdeutlichen, wie faszinierend der Job eines Triebfahrzeugführers ist. Schließlich will auch die RheinCargo weiteren Nachwuchs generieren. Bei Simon haben die beiden Lehrlokführer jedenfalls die richtigen Knöpfe gedrückt. „Und, möchtest Du später mal so etwas beruflich machen?“, fragen Politzky und Nebich. „Na, klar“, antwortet der Lokführer in spe, „dann aber in echt!“ Damit er weiß, was auf ihn zukommt, darf er dann auch noch den Führerstand einer richtigen Lok inspizieren. Fahren darf er sie aber (noch) nicht...



Konzentriert absolviert der 9-Jährige unter Aufsicht von Thomas Nebich das Programm.



Hier kommt eine Lokomotive geflogen...

Gut zwei Stunden Vorbereitung benötigte es, bis die Kräne so in Position waren, dass die Lok angehoben werden konnte.



Perfektionsarbeit: Die beiden Kranführer verständigten sich bei der Aktion per Funk.

Logistik der Schwergewichtsklasse: 80-Tonnen-Triebfahrzeug nach Italien befördert

Die nackten Zahlen sind einfach beeindruckend: Das Dienstgewicht der Lokomotive beträgt 80 Tonnen. Die beiden Kranfahrzeuge der Firma Colonia, die notwendig sind, um das Triebfahrzeug aus dem Gleis in Wessling zu heben, schlagen mit jeweils 160 Tonnen zu Buche. Und der 15-Achser von Tiroltrans, der das Stahlross schließlich über die Straßen Europas transportiert, kommt beladen auf 156 Tonnen. Leicht geht anders - das ist Logistik in der Schwergewichtsklasse.

Großer Aufwand. Es war ein erheblicher Aufwand notwendig, um in den vergangenen Tagen eine Lok der RheinCargo, die 1964 von Klöckner Humboldt Deutz (KHD) in Köln gebaut wurde, an ihre neue Wirkungsstätte nach Verona zu bringen. Etwa sechs Monate dauerten die Vorbereitungen, um das Gefährt dann schließlich jenseits der Alpen zu bugsieren. „Es freut mich zu sehen, dass die Planungen erfolgreich waren und alle beteiligten Unternehmen perfekt harmonieren“, so Daniel Jacobs, bei der RheinCargo für das Fahrzeug-Management

zuständig, zufrieden, als die „DG 1000 BBM“ schließlich fest verankert auf dem 41 Meter langen Spezial-LKW steht.

Kölner Schmuckstück. Die Lokomotive hat eine bewegte Vergangenheit hinter sich. Nachdem sie bei HKD, dem Vorgänger der Deutz-Werke, gefertigt worden war, verrichtete das Kölner Schmuckstück zunächst seine Dienste für die Neusser Eisenbahn. Später übernahmen die Neuss Düsseldorf Häfen (NDH) das Fahrzeug, bevor es 2012 in die RheinCargo, das Joint-Venture von HGK und NDH, überführt wurde. Hier wurde die Lok mit der Betriebsnummer DH 104 dann im Rahmen einer Fuhrpark-Erneuerung vor zwei Jahren außer Dienst gestellt. Doch für eine letzte Fahrt auf den Schrottplatz war die Lok noch in einem viel zu guten Zustand. Unter den Stichworten Nachhaltigkeit und Ressourcenschonung wurde ein Abnehmer gesucht. Über den Eisenbahn-Dienstleister „On Rail“ konnte ein Käufer in Verona gefunden werden, der die DH 104 aufarbeiten und dann im Werksverkehr einsetzen will.

Wie transportieren? Am Beginn der Planungen stand zunächst einmal die Frage, wie die Lok transportiert werden soll. Es mutet ja einem Paradoxon an, wenn eine Eisenbahn den langen Weg aus dem Rheinland nach Venetien huckepack auf der Straße befördert wird. Doch eine

Fahrt auf der Schiene kam nicht in Frage: Das Fahrzeug hätte von anderen Loks gezogen werden müssen, wobei Geschwindigkeiten von maximal 60 km/h erlaubt gewesen wären. Ein solcher Bremsklotz im internationalen Schienennetz, wo es dazu noch länderabweichende Bestimmungen gibt, war einfach nicht darstellbar. Also mussten die Spezialisten der Straße ran.

„Ein Transport der Lok über die Schiene kam nicht in Frage“

Urige Typen. Zurück zum Verladetag. Die Fachleute von Tiroltrans sind alle urige Typen. Manfred Werner ist der Bereichsleiter Deutschland des Bozener Unternehmens, das internationale Sonder- und Schwertransporte abwickelt. Der Mann mit den schlohweißen Haaren trägt einen ölverschmierten grünen Overall und kümmer sich persönlich mit seinem Kollegen Mario Müller und Fahrer Peter Barabas darum, die 15 Achsen des 1,2 Mio teuren und 660 PS starken LKW einzustellen. Alles muss perfekt sitzen, nichts darf dem Zufall überlassen werden, dafür ist die Fracht schließlich zu kostbar – und zu schwer. Das gilt auch für die Streckenplanung.

„Ich muss einige Umwege fahren und Haken schlagen. Nicht jede Brücke ist für dieses Gewicht ausgelegt“, erzählt Brummi-Pilot Barabas. So sei in Österreich die zulässige Achslast zuletzt von 12 auf 10 Tonnen gesenkt worden. Die ausgearbeitete Route verläuft nun von Deutschland über Österreich und Slowenien bis nach Italien. Gefahren wird nur nachts, insgesamt sind für den Transport 14 Tage angesetzt. Da eine Höhenbeschränkung von insgesamt 4,45 Meter gilt, musste die Führerhaus der Lok zuvor abmontiert und separat nach Verona gebracht werden.

Kräne wie Saurier. Als die LKW-Vorbereitungen beendet sind, kommen Dennis Vogerin und seine Kollegen ins Spiel. Der Kranführer sitzt in dem saurierähnlichen Kran der Marke Demag Terex und steuert mit einem Joystick das riesige Ungetüm. Über Funk ist er mit seinem Kollegen im anderen Kran verbunden. Nachdem die Stahlseile an den Seilen befestigt sind, heben die beiden die Lok sanft an. Es knirscht ein bisschen, und langsam schwebt die DG 1000 BBM in ihre Position auf dem LKW. Eigentlich alles ganz einfach. Mit XXL-Spanngurten wird die Lok fixiert, die Männer gönnen sich eine Zigaretten-Pause und eine Flasche Wasser. Um 22 Uhr setzt sich der Tross mit zwei Begleitfahrzeugen dann in Bewegung Richtung Süden. Ciao, bella Loka. Mach et joet en Italien...!

Christian Lorenz



Zwei Kran-LKW der Colonia waren notwendig, um die 80-Tonnen-Lok zu heben.



Manfred Werner (l.) und Mario Müller stellten die Achsen des Spezial-LKW ein.

Hafen news

... und hier schwebt ein Boot der Wasserschutzpolizei

Nicht nur Lokomotiven können plötzlich fliegen (siehe links), nein auch Schiffe sind dazu in der Lage. Die Wasserschutzpolizei hat sich aber kein Boot der Marke James Bond gegönnt; nein, ein Kran der RheinCargo war nötig, um die WSP 9 am Westkaai im Niehler Hafen aus dem Wasser zu heben. Grund für das Manöver: Die Wasserschutzpolizei hatte kurzfristig um Amtshilfe gebeten, da bei dem knapp 18 Meter langen, 4,5 Meter breiten und 5,7 Meter hohen Boot die Antriebspropeller beschädigt waren. Das 1004 PS starke Fahrzeug (Baujahr 2003) wurde deshalb zur Reparatur am 10. August an Land gebracht.

Es ging dann aber sehr schnell, die WSP 9 wieder fahrtüchtig zu machen. Beide Propeller wurden an Land gewechselt, nach etwa einer Stunde wurde das Boot wieder ins Wasser gesetzt. Die RheinCargo, dein Freund und Helfer... (cl)



Mit einem Kran wurde die WSP 9 aus dem Hafenbecken geholt.

Erinnerung an Minister Schiffahrtsabgaben sollen fallen

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) fordert Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) auf, die zugesagte Abschaffung der Schiffahrtsabgaben im aktuellen Haushaltsentwurf zu berücksichtigen. Die Abschaffung der Abgaben könne insbesondere wegen der direkten Konkurrenzsituation zur Güterbahn, die sich durch die massive Absenkung der Trassenpreise noch einmal deutlich verschärft habe, ein Meilenstein zur Stärkung der Schifffahrt sein. „Das Schifffahrtsgewerbe und dessen Kundschaft vertrauen auf die Zusage des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer, dass diese Gebühren zum Ende des Jahres 2018 fallen“, erinnert BDB-Präsident Martin Staats. (cl)

HGK erhält Zuschüsse vom Land

NRW unterstützt drei Baumaßnahmen mit 1,32 Millionen Euro

Der Minister war gut aufgelegt. Es sei immer eine schöne Aufgabe, wenn man als Politiker Geld für sinnvolle Projekte verteilen dürfe, begrüßte NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst seine Gäste. „Und damit der Souverän sieht, dass etwas passiert, habe ich Sie zur Übergabe der Zuwendungsbescheide hier ins Ministerium eingeladen“, erklärte der 43-Jährige weiter.

Insgesamt sieben Zuwendungsbescheide an vier Unternehmen hatte der Minister bei dem Termin am 17. September im Gepäck. Wenn man den Stau auf den Straßen Nordrhein Westfalens bekämpfen wolle, müssten Güter auf die Schiene und Wasserstraßen verlagert werden, darüber herrsche parteiübergreifend Einigkeit, so Wüst. Sein Motto sei dabei: „Schluss mit den Sonntagsreden, wir müssen et-

was run. Wenn wir den Schienengüterverkehr attraktiver machen wollen, müssen wir die Infrastruk-

tur modernisieren“, meinte Wüst. Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) erhielt eine Förderung



NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst (l.) übergab in Düsseldorf die Zuwendungsbescheide an HGK-Chef Uwe Wedig.

zunächst für zwei Projekte. Die Investitionen dienen zum einen der Erneuerung der Eisenbahnbrücke an der Hubert-Protz-Straße in Frechen. Zum anderen muss in verschiedenen Güterbahnhöfen der HGK aufgrund von Abnutzung durch Betrieb und Umwelteinflüssen Schienen ausgetauscht und Gleise erneuert werden. „Auch durch die Umsetzung der mit Landesmitteln bezuschussten Maßnahmen wird die HGK AG weiterhin ein sicherer und verlässlicher Partner für die Industrie im Rheinland sein und nationale und internationale Transporte umweltchonend ermöglichen“, freute sich Uwe Wedig, Vorstandsvorsitzender der HGK. Nur wenige Tage nach dem Termin im Ministerium erreichte die HGK ein weiterer Zuwendungsbescheid in Höhe von 282.800 Euro für eine Infra-

strukturmaßnahme im Bahnhof Brühl-Vochem. Wedig nutzte die Gelegenheit, um beim Minister aus erster Hand Informationen über den Stand der Planungen zur sogenannten Rhein-Spanne, einer avisierten weiteren Brücke südlich von Köln, einzuholen. Für die HGK AG und Politiker im Kölner Süden stellt sich dabei die Frage, ob diese Rheinquerung nicht sinnvollerweise direkt auch für den Eisenbahnbetrieb nutzbar gemacht werden kann. Wüst hält dieses Ansinnen zwar für sehr berechtigt, will aber den bereits vorgelegten Zeitplan bis 2030 nicht torpedieren: „Das würde uns um Jahre zurückwerfen!“ Er berichtete, dass es indes bereits Planungen für eine weitere Brücke gäbe – und dabei werde die Schiene auf jeden Fall eine gewichtige Rolle spielen.

Christian Lorenz

Gemeinsam viel Spaß und Bewegung beim B2Run

Dabei sein ist alles – und ein bisschen Spaß muss sein! Beim B2Run 2018, der deutschen Firmenlaufmeisterschaft, gingen am 6. September in Köln insgesamt rund 23.000 Teilnehmer aus über 1.000 Unternehmen auf die Strecke durch den Stadtwald rund um das RheinEnergieStadion.

Petrus hatte rechtzeitig ein Einsehen und verschonte die Athleten vor den eigentlich von Wetterdiensten umfangreich angekündigten Regengüssen und Gewittern. Lediglich kurz vor dem Start fielen ein paar Tropfen vom Himmel – danach wurde das Laufvergnügen von oben nicht mehr gestört. Auch 47 Läufer von der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK), der HGK-Tochter neska und der HGK-Beteiligung RheinCargo bewältigten sou-

verän im gemeinsamen Team die 5,5 Kilometer lange Strecke. Ob schnell oder gemütlich – das Vergnügen stand dabei ganz klar im Vordergrund.

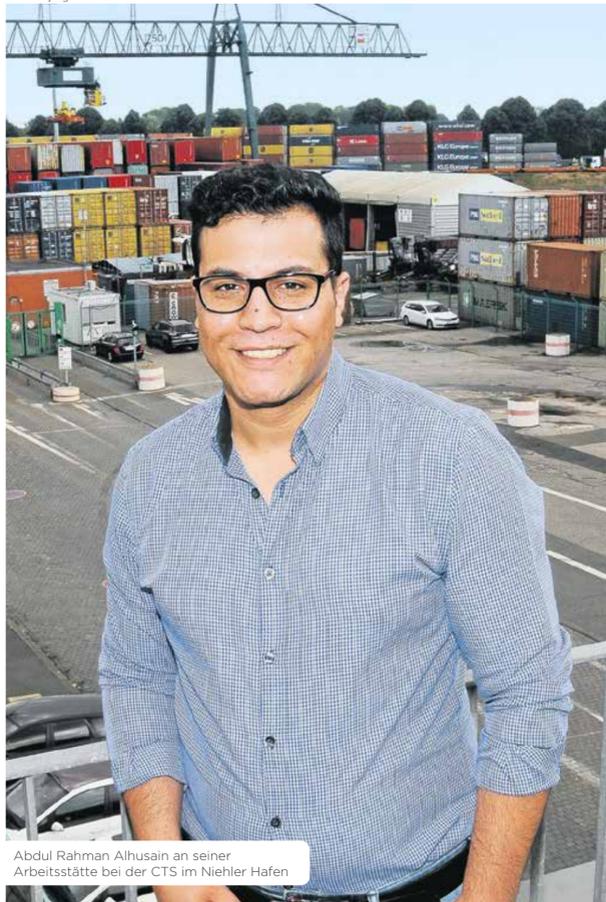
Auch wenn ein Sieg in weiter Ferne lag, beim Trikot waren die vereinigten Logistik-Läufer mit dem farbenfrohen Design auf jeden Fall ganz vorne.

Nach dem emotionalen Einlauf in die Heimspielstätte des 1. FC Köln wurden dann die erbrachten Leistungen gemächlich am Teamzelt gefeiert.



Daumen hoch für gemeinsame Aktivität: Die Läufer von HGK, neska und RheinCargo

Bild: Heying



Abdul Rahman Alhusain an seiner Arbeitsstätte bei der CTS im Niehler Hafen

Bild: Heying



Am PC überträgt Abdul die Daten von der Abfertigung am Terminal.

Gelebte Integration: Vom Flüchtling zum Azubi

2014 kam Abdul Rahman Alhusain aus Syrien nach Köln. Nach einem Praktikum bewarb er sich bei CTS – und startete erfolgreich durch

Abdul Rahman Alhusain steht am Stapelkai im Niehler Hafen neben einem Containerzug und gleicht die Codenummern auf den Stahlboxen mit seinen Unterlagen ab. Im Hintergrund hebt der riesige Portalkran einen Container auf das Chassis eines Sattelzuges. Ein Stück weiter, neben der Kranbahn, fahren weitere Lkw in vorbestimmten Spuren an einem kleinen Häuschen vorbei, wo sie ihre Papiere aus dem Fahrerhaus durch ein Fenster an einen Mitarbeiter reichen. Hierhin geht auch Abdul, als er mit der Kontrolle des Containerzuges fertig ist. Denn er ist derzeit am Leitstand des Kölner Container Terminals der CTS im Niehler Hafen eingesetzt. „Alle Container - gleichgültig ob per Bahn, per Lkw oder per Schiff - werden hier abgefertigt“, berichtet er. Zuvor war Abdul schon mehrere Wochen am Truck-Gate gleich am Anfang des Betriebsgeländes beschäftigt, auch beim Container- Wiederverkauf und -Verleih erhielt er Einblick.

Gelungene Integration. Der 25-Jährige erlernt nämlich den Beruf des Speditionskaufmanns im Hafen mit allen Besonderheiten, die ein solcher Standort mit sich bringt. Dass er schon so weit in seiner Ausbildung vorankam, ist alles andere als selbstverständlich. Ende 2014 war er aus einem Kriegsgebiet in Syrien nach Deutschland geflohen. Neben seiner Muttersprache Arabisch konnte er sich zunächst nur auf Englisch verständigen - Deutsch beherrschte er so gut wie gar nicht. Da er aber in Mathe und Physik aus Syrien gute Noten mitbrachte, konnte er nach einem Einführungsstest in Köln eine Realschule besuchen. Weil er verinnerlicht hatte, dass die Sprache eines Landes, in dem man lebt, die Ein-

trittskarte für eine Teilhabe an der Gesellschaft ist, nutzte er neben dem Deutschunterricht an der Schule zusätzlich einen vom Jugendmigrationsdienst Köln (JMD) vermittelten Sprachkurs, um sich weiter zu bilden. Dem JMD ist er als Mediator weiter verbunden. Statt erst nach zwei Jahren konnte er so schon nach einem Jahr seine ersten Berufspraktika antreten, weil er sich fast problemlos auf Deutsch verständigen konnte.

Praktikum als Einstieg. Ein sogenannter Schnuppertag bei der CTS im Niehler Hafen war für Abdul dann die Initialzündung. „An diesem Tag habe ich gemerkt, dass die Arbeit im Containerhafen für mich genau das Richtige ist“, erzählt er. Er setzte alles in Bewegung, um seinem Ziel, im Niehler Hafen zu arbeiten,

Sofort gefordert. Schon am ersten Tag seiner Ausbildung wurde der neue Mitarbeiter gefordert. Sachbearbeiter Waldemar Herter und Teamleiter Dirk Baldus wiesen ihn sogleich in die Grundlagen des Hafenterminals ein: „Kombinierte Verkehre, Abläufe im Terminal, Container ein- und ausbuchen, Fahrerabfertigungen, Zolldokumente, Gefahrgutdokumente am Anfang kommt viel auf einen zu“, erinnert sich Abdul Rahman Alhusain, „natürlich hat man nicht alles am ersten Tag komplett verstanden. Aber die Unterstützung hier war sehr gut, so dass es nicht lange gedauert hat, bis ich die Grundkenntnisse über Logistik, Reedereien und natürlich über den Containertransport per Schiff gelernt hatte. Mit Schifftransporten ist übrigens auch die Seefahrt gemeint, denn ich muss ja wissen, wann und wo die Container anlanden und welche Probleme auftreten könnten.“ Abdul schätzt die Vielseitigkeit seines neuen Berufs jetzt schon.

Voraussetzungen. Für das Unternehmen stellt sich natürlich die Frage, was macht eigentlich einen guten Auszubildenden aus? „Die Bewerber für diese Art der Arbeit sollten motiviert, ehrlich und zuverlässig sein. Wenn sie dann noch die Berufsschule meistern, sind sie für uns gut geeignet“, erläutert Judith Fuhrmann. Und ergänzt: „Alles Voraussetzungen, die Herr Alhusain bestens erfüllt!“

Nach der Ausbildung will Abdul weitermachen

Gut eingearbeitet. Zurück zum derzeitigen Arbeitsplatz. Abdul ist inzwischen längst fertig mit der Kontrolle des Containerzuges. Er hat die Daten an seinen PC übertragen und ist mit weiteren Unterlagen auf dem Weg zum Gate. Die Arbeit kann natürlich auch anstrengend sein. So geschehen, als er wegen eines Krankheitsfalls eines Kollegen dessen Job kurzerhand mit übernahm. „Das ist nicht die Regel bei uns“, sagt Dirk Baldus, „und das setzen wir auch nicht voraus. Aber Herr Alhusain hatte sich so gut eingearbeitet, dass wir ihm diese Vertretung zumuten konnten“, lobt er den jungen Syrer. Vorfreude. Abdul, dessen restliche Familie sich ebenfalls in Sicherheit befindet und sich genauso zielstrebig in Deutschland einlebt, freut sich schon auf den Tag, an dem er seine Ausbildung beendet und er als vollwertiges Mitglied im Team der CTS mitarbeiten kann. Er und sein Arbeitgeber treten damit in schwierigen Zeiten von Flüchtlingsdebatte bis hin zu Pegida den eindrucksvollen Beweis an, wie Integration in Deutschland gelingen kann - wenn alle Seiten offen, interessiert, pragmatisch und zielstrebig handeln.



Judith Fuhrmann (r.) mit den acht neuen Azubis von neska und CTS

Bild: CTS

Acht neue Auszubildende bei neska und CTS

Kaufmann/Kauffrau für Spedition und Logistikdienstleistung – ein sehr abwechslungsreicher Job

Als Kaufmann/Kauffrau für Spedition und Logistikdienstleistung am Container Terminal sind vielfältige Aufgaben zu bewältigen: Reibungslose betriebliche Abläufe für den Umschlag der Container müssen organisiert werden. Der Mitarbeiter oder die Mitarbeiterin sorgt dafür, dass Aufträge termingerecht und kundenorientiert abgewickelt werden - als Schnittstelle zwischen Kunden und Terminal.

Darüber hinaus erledigt man die Abfertigung der ein- und ausgehenden Ladeeinheiten am Lkw-Schalter und in der Leiste. Alle für den Ladevorgang erforderlichen Daten sowie die Dokumente für die Schiffs- und Zugverladungen müssen termingerecht bereitgestellt werden. Außerdem kalkulieren Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung Kosten, lernen Transportnetze kennen und Routen strategisch zu planen.

Zum 1. August 2018 haben acht Azubis ihre Tätigkeit bei CTS und neska in Köln aufgenommen, vier

als Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung, vier als Fachlageristen. Wer sich für den Beruf interessiert, sollte Spaß an der Disposition und Organisation und keine Scheu vor Verantwortung

haben. Die Motivation für die Arbeit sollte auch im Umgang mit Mitarbeitern, Dienstleistern und Kunden spürbar sein. Ebenso ist es wichtig, ein Teamplayer zu sein.



Bild: Lorenz

Die Fähre wird gleichermaßen genutzt von Fußgängern, Radfahrern, Autofahrern und Gewerbetreibenden.

Die Fritz Middelanis - Eine Fähre gegen die Staufalle

Die Schiffs-Verbindung zwischen Köln-Langel und Hitdorf über den Rhein ist eine empfehlenswerte Alternative zur maroden Autobahnbrücke, auf der ständig Stau-Chaos herrscht

Ich überführe einen Traktor, muss dafür über den Rhein. Leider ist aber die Fähre in Zons kurzzeitig wegen des Niedrigwassers nicht nutzbar. Ein Glück, dass hier der Fährbetrieb noch möglich ist. Ich musste zwar einen Umweg fahren, aber das nehme ich gerne in Kauf!“

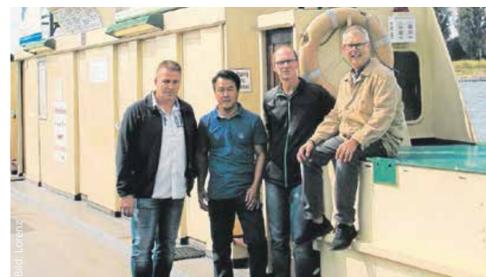
Klasse Alternative. Der junge Traktorfahrer ist sehr erleichtert, dass die Rheinfähre „Fritz Middelanis“, die von der HGK AG und der Stadt Leverkusen je zur Hälfte betrieben wird, zwischen Köln Langel und Leverkusen Hitdorf ihre Dienste anbietet. So wie ihm geht es derzeit vielen Fahrzeugführern, die im Rheinland unterwegs sind. Denn besonders die dramatischen Zustände rund um die Leverkusener Rheinbrücke, die einerseits nur noch für Kraftwagen bis 3,5 Tonnen zugelassen ist und wo andererseits regelmäßig Stau-Chaos herrscht, sorgen dafür, dass die Rheinfähre derzeit als schnelle und günstige Alternative von Pendlern und Transporteuren intensiv genutzt wird.

Engpass behoben. Da trifft es sich gut, dass ein dramatischer Personal-Engpass im Fähr-Betrieb wieder behoben werden konnte. Weil Zeitungen, TV- und Radio-Stationen über den Personal-Notstand berichtet hatten, war die „Fritz“ zwischenzeitlich zu einem echten Medienstar mutiert. „Aufgrund eines krankheitsbedingten Ausfalls standen uns nur noch zwei Schiffsführer zur Verfügung. In dieser Zeit mussten wir leider unseren Service einschränken, weil wir das Schichtsystem nicht aufrechterhalten konnten“, schildert Rolf Küppers, neuer Geschäftsführer der Rheinfähre, das zwischenzeitliche Problem. „Umso glücklicher sind wir, dass wir mittlerweile einen weiteren Fährmann gefunden haben!“

Neuer Mann. Denn neben Frank Diehl (52) und Minh Nguyen (47) steuert jetzt auch Erik Hoogs-



LKW mit bis zu 32 Tonnen Gewicht kann die Fritz Middelanis transportieren.



Die neue Crew: Erik Hoogstra (v. l. n. r.), Minh Nguyen und Frank Diehl mit Geschäftsführer Rolf Küppers

An 362 Tagen im Jahr geht es über den Rhein

Alle Viertelstunde. Vom 1. April bis zum 30. September verkehrt die Fähre nun wieder nach einem zwischenzeitlichen Notfahrplan werktags ab 6 Uhr morgens alle Viertelstunde bis 20.15 Uhr, in der anderen Jahreshälfte werktags von 6 Uhr bis 19.30. An Samstagen, Sonntagen und Feiertagen startet der Service je nach Jahreszeit zwischen 10 und 11 Uhr und endet zwischen 18 und 19.30 Uhr. Insgesamt ist die Fähre für ihre Kunden an 362 Tagen im Jahr da.

Lange Tradition. Die „Fritz Middelanis“ steht übrigens in einer langen Tradition der Fährschifffahrt auf dem Rhein. Schon vor Jahrhunderten wurden zwischen Langel und Hitdorf Menschen, Tiere und Fracht über den Fluss befördert. Hitdorf war früher der Handelshafen des Bergischen Landes, die älteste schriftliche Erwähnung des Hafens stammt aus dem Jahr 1252. Das Fährrecht ist seit 1633 beurkundet. Quellen belegen, dass es damals den Fischern, die das Fährrecht ausüben durften, verboten war, anderen Fährleuten Kunden abzugeben. Wer dabei erwischt wurde, musste dem Geschädigten zur Strafe eine größere Menge Bier ausgeben. Bis in die Moderne erfolgte der Transport mit Ruderbooten, ohne Muskelkraft lief nichts.

Erst 1930 ging die erste motorisierte Großfähre in Betrieb. Seit 1962 absolviert die „Fritz Middelanis“ zuverlässig ihren Dienst.

Faszinierender Job. Wie seine Kollegen liebt Minh Nguyen seinen Beruf von ganzem Herzen. „Ich war hier erst Matrose, dann Kassierer und bin jetzt Fährführer. Der Job ist für mich aus vielen Gründen faszinierend: Im Gegensatz zu den Rheinschiffen hat man feste Arbeitszeiten und ist trotzdem auf dem Wasser. Man ist ständig an der frischen Luft und spürt so intensiv alle Jahreszeiten. Hinzu kommt, dass wir viele Kontakte mit interessanten Menschen haben“, schwärmt er.

Navi-Kunden. Seit dem Brücken-Chaos gibt es auch immer wieder neue Gesichter, die sich auf der von vier Magirus-Deutz-Motoren (je 80 PS) angetriebenen Fähre finden. „Der LKW-Verkehr hat stark zugenommen“, berichtet Frank Diehl, „wir können Lastkraftwagen bis 32 Tonnen befördern. Da hat schon so manches Navigationsgerät einen Brummi-Piloten zu uns geführt!“ Neue Kundschaft ist gerne gesehen - Stammkunden werden von der Fähr-Mannschaft regelmäßig mit Handzeichen begrüßt.

Problem-Lösung. Noch ist das Niedrigwasser des Rheins zu bewältigen. Weil es am Ufer neben der normalen Auffahrt, die derzeit nicht angesteuert werden kann, noch eine Betonrampe gibt, können die Fahrzeuge auch bei den widrigen Umständen sicher auf die Fähre gelangen. „Da wir nicht festmachen können, müssen wir immer ein bisschen gegensteuern, das ist aber noch kein Problem“, erklärt Diehl. Aber es sollte nicht noch viel schlimmer werden - wenn der Fluss austrocknet, fährt auch die „Fritz Middelanis“ nicht mehr... Christian Lorenz / Tim Overath

Hafen news

Sommerfest der CTS Nur Jogis Jungs als Spielverderber



140 Fußballfreunde sahen bei CTS in Niehl die deutsche WM-Pleite gegen Südkorea.

Es war alles angedreht: Die Geschäftsführung der CTS Container-Terminal GmbH hatte Kunden und Mitarbeiter in die CTS-Reparaturhalle am Hafenbecken 2 in Niehl zu einem Fußball-Sommerfest mit Live-Übertragung eingeladen. Mehr als 140 Fußballfreunde folgten der Einladung zu Kölsch und Grillbuffet. Die Stimmung war prächtig - nur Jogis Jungs zeigten sich zwischenzeitlich mit der 0:2-Pleite gegen Südkorea als veritable Spielverderber.



Hans Peter Wieland (l.) erhielt ein CTS Fotobuch vom seinem Nachfolger Oliver Grossmann.

Im Rahmen der Veranstaltung fand auch die Verabschiedung des langjährigen CTS-Geschäftsführers Hans Peter Wieland statt. Sein Nachfolger Oliver Grossmann überreichte ihm als Dank der Belegschaft ein Fotobuch mit Erinnerungen an 34 Jahre aktive Tätigkeit bei der CTS. Wieland bedankte sich bei allen Mitarbeitern für das Geschenk und die jahrzehntelange gute Zusammenarbeit: „Bleiben Sie, wie Sie sind - und geben Sie weiterhin Ihr Bestes, dann sind die Kunden zufrieden!“ Bei den Kunden war Wieland um die Fortführung der vertrauensvollen Zusammenarbeit - nun mit Oliver Grossmann und seiner Mannschaft. Im Gegensatz zur Fußball-Enttäuschung in Russland verlief die Sause im Niehler Hafen äußerst angenehm. Bei guter Bewirtung und interessanten Gesprächen klang der Abend fröhlich aus. (dt)

Besuch im Niehler Hafen Sicherheitsfachkräfte informieren sich in Köln



Die Sicherheitskräfte trugen auf dem Gelände natürlich Sicherheitswesten

Hoher Besuch im Niehler Hafen: Eine Abordnung des Bundesministeriums für digitale Infrastruktur und Verkehr (BMVI) informierte sich vor Ort über die Unternehmen HGK, RheinCargo, neska und CTS. Bei den Gästen handelte es sich um Fachkräfte für Arbeitssicherheit von unterschiedlichen Behörden, z.B. Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, Deutscher Wetterdienst, Bundesamt für Güterverkehr, Deutsche Flugsicherung, Eisenbahnbundesamt und Vertreter der Unfallversicherung Bund und Bahn. Guido Trimborn, bei der HGK und RheinCargo die zuständige Fachkraft für Arbeitssicherheit, stellte zunächst den Kollegen die Unternehmen vor und informierte über den Status der Sicherheitsmaßnahmen. Anschließend gab es eine Führung über das CTS-Gelände durch den Terminal auf dem Programm. Hier wurden die Abläufe und Prozesse erklärt und alle möglichen Fragen beantwortet. (ct)

Hafen Quiz

Wer weiß es?
Mitmachen
und gewinnen!

Frage:
Abdul Rahman Alhusain kam als Flüchtling im Jahr 2014 nach Köln. Bei einem „Schnuppertag“ am CTS Container Terminal Köln hatte er sein Schlüsselerelebnis: Er merkte, dass die Arbeit im Hafen „genau das Richtige“ für ihn wäre. Also absolvierte er ein Praktikum und bewarb sich schließlich um eine Ausbildungsstelle als Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistung – ein tolles Beispiel gelebter Integration. Unsere Frage: Aus welchem Land musste Abdul fliehen?

- a) Syrien
- b) Irak
- c) Afghanistan

Die Lösung
senden Sie bitte an:

HGK
z. Hd. Christian Lorenz
Scheidtweilerstraße 4
50933 Köln

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

Absender nicht vergessen!

Einsendeschluss:
15. Oktober 2018

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

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



Bild: Lorenz

Auch am Rheinauhafen fährt die „MS RheinCargo“ vorbei.

Die Gewinner des vorigen Rätsels sind:
Karin Rüdiger (Köln)
Ionnis Athanassopoulos (Köln)
Alle Gewinner wurden benachrichtigt.

Die richtige Antwort lautet:
b) 240 Kilometer



Bild: Lorenz

Emil (11) auf dem Triebfahrzeug des Herstellers MaK

Wenn das Eisenbahn-Herz höher schlägt...

Beim Tag der Offenen Tür im Bahnbetriebswerk Brühl gab es für Jung und Alt viel zu sehen und zu entdecken



Bild: Lorenz



Bild: Lorenz

Oben: Melina (l.) und Zoey haben ihren Spaß auf einer Lok.

Links: Ludger Schmidt, der HGK-Bereichsleiter Technik, erklärt den Besuchern die Lokwerkstatt.

Brühl. Die beiden Mädchen waren richtig begeistert. „Wir dürfen auf die Lok rauf?“, fragten Zoey und Melina (beide 3) und inspizierten dann eifrig die Vossloh-Lok des Typs G 1000 BB. Was Erziehungsberechtigten normalerweise graue Haare oder mindestens Herzklopfen beschert, war beim Tag der Offenen Tür der RheinCargo im Bahnbetriebswerk Brühl nicht nur erlaubt, sondern sogar ausdrücklich gewünscht: die Faszination von Lokomotiven hautnah zu spüren. Das genoss auch Emil Engelhardt (11), der auf die DE 1002 des Herstellers MaK kletterte. Ein Fahrzeug, über das auch Lars Wigh staunte. Der Siebenjährige war mit seinem Vater Frederik gekommen und von dem Blick auf den 1320 Kilowatt starken Motor der Lok angetan. „Ganz schön groß“, beurteilte der Junge das mächtige Aggregat.

1000 Besucher. Aber nicht nur die kleinen Eisenbahn-Fans, für die es auch eine Hüpfburg gab, hatten ihren Spaß auf dem Gelände: Rund 1000 Gäste besuchten in Brühl Vochem bei bestem Wetter die Veranstaltung. Lokomotiv-Enthusiasten, Anwohner, ganze Familien – für jeden war etwas dabei. Es gab ja auch viel zu sehen und auszuprobieren: 15 Lokomotiven unterschiedlicher Bauart wurden ausgestellt und konnten besichtigt werden. Mitarbeiter der RheinCargo gaben geduldig Auskunft auf alle Fragen zu den Triebfahrzeugen. Wer nicht nur schauen wollte, der konnte auch eine Mitfahrt in einem Führerstand absolvieren – da das Angebot so gefragt war, wurden schon nach kurzer Zeit zwei Loks eingesetzt, um den Andrang zu bewältigen.

Lokwerkstatt. Ebenfalls ein Publikumsmagnet waren die Führungen durch die Lokwerkstatt der Häfen und Güterverkehr Köln (HGK). Dort ist die Instandhaltung von bis zu vier Loks gleichzeitig auf zwei Gleisen möglich, mehr als 60 Kollegen kümmern sich hier um Fahrzeuge. Loks und Waggons zahlreicher Eisenbahnunternehmen werden für sämtliche Wartungen und Instandhaltung in der mehr als fünfzig Meter langen Werkshalle betreut. Steht eine Lok über dem Graben, wirken Größe und Gewicht des Triebfahrzeugs nochmal eindrucksvoller.

Berufs-Chancen. Mit einer mobilen Hebebühne konnten sich die Besucher außerdem in luftiger Höhe einen Überblick über das Gelän-

de verschaffen. Der neue Fahr Simulator, der zu Schulungs- und Ausbildungszwecken eingesetzt wird, wurde eifrig genutzt. Am Stand der Personalabteilung konnten sich Interessenten intensiv über alle Berufe rund um die Eisenbahn informieren. Und die Mitglieder der Köln-Bonner Eisenbahnfreunde sorgten dafür, dass sich die Gäste mit Grillgut und Getränken versorgen konnten.

Dank an Mitarbeiter. Ein Tag, der die Herzen von Eisenbahn-Fans höher schlagen ließ. „Eine wirklich tolle Veranstaltung. Mein Dank geht an alle Mitarbeiter, die das hier möglich gemacht haben“, freute sich RheinCargo-Geschäftsführer Wolfgang Birlin. (cl)



Bild: Lorenz

Tolle Aussicht: Aus luftiger Höhe gab es für die Gäste einen schönen Überblick.

Impressum

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

Redaktion:
Christian Lorenz (cl) verantwortlich
Hans-Wilhelm Dünner (dü)
Martin Heying (hey)
Margit Hartung (mh)
E-Mail: presse@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