Neuss Düsseldorfer
HAFEN
ZEITUNG | FEBRUAR 2008 www.hafen-zeitung.de

Dreifach gut
Joachim Schoenbeck plant ein Sperrwerk für den Neusser Hafen
Seite 3

Ticker: 60 Jahre Rheinkreuzfahrten +++ Innovative Kraftwerks-Konzepte +++ Perle Südfrankreichs +++ Genuss auf sehr hohem Niveau +++ Insekten überwintern im Vollrausch +++ Die Immobilienabteilung +++ Preisrätsel

Positive Bilanz für das Jahr 2007

Schiffs- und Eisenbahngüterumschlag stieg um 6,4 Prozent auf 16,2 Millionen Tonnen

Die Neuss Düsseldorfer Häfen sind auch fünf Jahre nach ihrer Gründung immer noch auf der Erfolgsspur. Nachdem das Unternehmen 2007 Zuwächse in fast allen Bereichen zu verzeichnete, zogen die Geschäftsführer Ulrich Gross und Rainer Schäfer nicht nur für das zurückliegende Jahr eine positive Bilanz, sondern blickten auch auf eine fünfjährige Erfolgsgeschichte zurück.

Das Güteraufkommen im Schiffs- und Eisenbahnverkehr stieg 2007 im Vergleich zum Vorjahr um 6,4 Prozent auf rund 16,2 Millionen Tonnen – ein Rekordergebnis. Beim Schiffsgüterumschlag wurden an den Standorten in Neuss, Düsseldorf und Düsseldorf-Reisholz über zehn Millionen Tonnen umgeschlagen und damit erstmalig die magische Grenze überschritten. Dies entspricht einem Umschlagplus von 3,8 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

Die Neuss Düsseldorfer Häfen haben sich ihre Position als wichtiges Logistik- und Umschlagzentrum hart erarbeitet. Besonders stark wuchs dabei das eigene Eisenbahnverkehrsunternehmen: Der Güterverkehr der Neusser Eisenbahn (NE) erzielte mit fast 6,2 Millionen Tonnen einen Zuwachs um elf Prozent. Die NE, die ihre Streckenverkehre weiter ausgeweitete, erreichte damit ein Spitzenergebnis.

Der hafeneigene Kranumschlag partizipierte deutlich sowohl an den Mengensteigerungen bei den Schiffsgütern als auch vom gestiegenen Eisenbahngüterverkehr.

Die inzwischen 30 hafeneigenen Verladeanlagen schlugen rund 8,8 Millionen Tonnen im vergangenen Jahr 2007 um, ein Plus von über 23 Prozent. Die bereits im Jahr 2006 getätigten Investitionen in vier neue Krananlagen erwiesen sich damit als richtig und zielführend.

Gütesiegel

Der bundesweite Unternehmensvergleich „Top Job" brachte es an den Tag: Die Neuss Trimodal GmbH zählt zu den 100 besten Arbeitgebern im deutschen Mittelstand. Mit der Initiative wird herausragende Personalpolitik im Mittelstand untersucht und ausgezeichnet. Die Experten vergaben vor allem im Bereich Weiterbildung Bestnoten an den Umschlagterminal. Trimodal biete nach dem Motto „Ohne Weiterbildung ist alles nichts" ein breites Spektrum an Seminaren an. Das „Top Job"-Gütesiegel überreichte der ehemalige Bundeswirtschaftsminister Wolfgang Clement.

Ein Beruf mit besten Aussichten

Die Binnenschifffahrt boomt in vielen Bereichen. Vielen Binnenschiffern und Reedereien geht es deshalb relativ gut. Jetzt suchen sie Nachwuchs. Beste Chancen für junge Männer und auch Frauen, die einen ungewöhnlichen Beruf ergreifen wollen. (Ab Seite 12)

Weltspitze

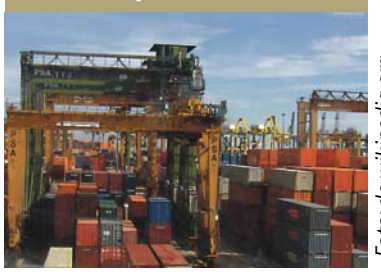


Foto: de.wikipedia.org

Der Hafen Singapur verteidigte seine Position als größter Containerhafen der Welt im vergangenen Jahr. Auf Platz 2 folgt Shanghai, auf Platz 3 Hongkong. Größter europäischer Vertreter in der Weltspitze ist Rotterdam auf Platz 6, Hamburg schaffte immerhin Platz 9, einen Rang schlechter als 2006.

Wegweisend

Erstmals gestalten der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V. und der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V. ein Hafenforum auf der Messe CeMAT am 29. Mai 2008 in Hannover. Entscheider von Hafenwirtschaft, Eisenbahn, Binnenschifffahrt und Umschlagstechnik zeigen Best-Practice-Beispiel.

Wechselhaft

Unter dem Motto „Schiff ahoi! Ausbildung in Sicht", informierte Hans-Michael Schulte vom Verband Deutscher Reeder über Ausbildungsmöglichkeiten in der Seeschifffahrt im Berufsinformationszentrum der Agentur für Arbeit in Mönchengladbach. Weitere Informationen gibt es im BIZ, Lürriper Straße 56, 41065 Mönchengladbach, Telefon (0 21 61) 4 04 22 50.

Die Zahlen stimmen

Zum fünften Mal in Folge ist es den Neuss Düsseldorfer Häfen gelungen, ein überaus zufriedenstellendes Geschäftsjahr vorzulegen. Das ist ein Erfolg, mit dem bei der Gründung des Unternehmens niemand rechnete – selbst wir nicht.

Auch wenn wir inzwischen Jahr für Jahr schöne Erfolge melden können, so ist das beileibe keine Selbstverständlichkeit. Dieser Erfolg hat viele Mütter und Väter: Natürlich verdanken wir ihn auch der prosperierenden Region sowie der guten wirtschaftlichen Entwicklung der Bundesrepublik.

Dank gilt den „Müttern", der Stadt Neuss und der Stadtwerke Düsseldorf AG. Mit ihrem Vertrauen in die Strategie der Geschäftsführung, in die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie ihrem aktiven Part bei der Unternehmenssteuerung im Aufsichtsrat und in der Gesellschafterversammlung haben sie uns entscheidend den Rücken gestärkt.

Aber zu allererst haben den Erfolg die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter möglich gemacht, die jeden Tag aufs Neue ihr Bestes geben und sich nach Kräften einsetzen. Damit sichern sie den Müttern nicht nur eine sichere Einnahmequelle und ihren eignen Arbeitsplatz: Sie schaffen – und das ist ihnen mindestens genauso wichtig – die Grundlage, auf der andere Menschen erfolgreich arbeiten können. Rund 5.500 Menschen gehen Tag für Tag allein auf den Grundstücken der Neuss Düsseldorfer Häfen ihrer Beschäftigung nach. Und es werden immer mehr: Im letzten Jahr konnten wir die Schaffung von mehr als 250 neuen Arbeitsplätzen unterstützen. RAINER SCHÄFER

Die Branche boomt

Die Logistikbranche boomt. Sie ist, wie NRW-Staatssekretär Günter Koslowski erklärte, einer der Bereiche mit den beeindruckendsten Zuwachsraten landes- wie bundesweit.

Dabei geraten auch wieder Branchen in den Blickpunkt, die lange Zeit von der Öffentlichkeit kaum oder gar nicht wahr genommen wurden.

Die Binnenschifffahrt zum Beispiel, ein Verkehrsträger mit enormen Wachstumspotenzialen und Zukunftschancen: Die Wasserstraßen sind lange noch nicht ausgelastet, können – sofern die Logstikkonzepte stimmen – noch große Mengen der erwarteten Zuwächse im Gütertransport aufnehmen. Binnenschifffahrt ist sicher, umweltschonend, effizient und liefert „just in time". Aber vor allem sucht die Binnenschifffahrt Mitarbeiter. Wer heute eine Ausbildung erfolgreich abschließt, kann schon in vergleichsweise kurzer Zeit als Schiffsführer gutes Geld verdienen. Und entweder im Dienste eines Unternehmens Verantwortung für einen wichtigen (und wertvollen) Teilbereich übernehmen. Oder als selbstständiger Binnenschiffer, als so genannter Partikulier, auf den eignen Beinen stehen. Dabei sind die Einsatzfelder des Berufes enorm weit: von Hotelschiffen über Tanker für Spezialchemie und Containerfrachter im Liniendienst bis hin zum Schiffsführer für eine Behörde oder einen Hafen. Sicher ein nicht immer leichter, oft anstrengender und verantwortungsvoller Job. Aber auch eine abwechslungsreiche, spannende und erfüllende Aufgabe. Wie jeder Binnenschiffer gerne bestätigt. ULRICH GROSS

In Ausbau investieren

Die gesteckten Ziele wurden erreicht oder sogar übertroffen.

Zahl der Mitarbeiter stieg deutlich stärker als angenommen

An den Neusser und Düsseldorfer Kais wird eine breite Palette Güter umgeschlagen.

Die Schwerpunkte im Umschlag lagen primär bei den Güterarten Nahrungs- und Futtermittel, Steine und Erden, Erze und Metallabfälle sowie bei Fahrzeugen, Maschinen und sonstigen Halb- und Fertigwaren. Im Fünfjahresvergleich erzielte das Geschäftsfeld Erze und Metallabfälle mit einer Steigerung von 541 Prozent den größten Zuwachs. Das Gesamtaufkommen im Schiffs- und Eisenbahngüterverkehr stieg in diesem Zeitraum um 4,7 Millionen Tonnen, was einem Plus von 43 Prozent entspricht. Um die prognostizierten Zuwächse im Containerumschlag zu bewältigen, werden die Neuss Düsseldorfer Häfen erheblich in den Ausbau ihrer beiden Containerterminals investieren.

Im kombinierten Verkehr Schiene-Straße wurden im Jahre 2007 über 153.000 TEU (Twenty-Foot Equivilant Unit) befördert, ein Anstieg von über 25 Prozent. Der wasserseitige Containerumschlag erreichte ebenfalls über 153.000 TEU und blieb allerdings mit minus 3,5 Prozent leicht unter dem Vorjahresergebnis. Die Gesamtmenge an Containern und Wechselbrücken wächst in beiden Terminals kontinuierlich. Auch fünf Jahre nach der Fusion sind die Geschäftsführer sehr zufrieden. „Die gesteckten Ziele konnten alle erreicht werden", bilanzieren Ulrich Gross und Rainer Schäfer. Auch in der Umsatz- und Ergebnisentwicklung wurden die Ziele deutlich übertroffen.

Ein Zeichen für den anhaltenden Erfolg ist auch die Zahl der eigenen Mitarbeiter: Die zu Beginn des Fusionsprozesses avisierte Beschäftigtenzahl von 165 ist mittlerweile Makulatur. Fünf Jahre danach arbeiten 260 Männer und Frauen bei den NDH.

Viel Lob der Journalisten

Auch die Presse schenkte der Bilanz der Neuss Düsseldorfer Häfen breiten Raum. Von einer „schöne Tochter" spricht die Neuss-Grevenbroicher Zeitung und kommentiert: „Nicht schlecht für ein kommunales Unternehmen, das mit dem Ziel an den Start gebracht wurde, eine ‚schwarze Null' zu schreiben". Unter dem Titel „Wieder ein Rekordergebnis im Hafen" schrieb die WZ: „Gestern gab Geschäftsführer Ulrich Gross die Zahlen bekannt, die die Erfolgsgeschichte seit Zusammenschluss der beiden Häfen fortschreiben."

„Häfen schwimmen auf Erfolgswelle" titelte die Rheinische Post. Und meinte in einem Kommentar „Kurs gut bis sehr gut": „Die Neuss Düsseldorfer Häfen mögen, wie es ihre kluge Geschäftsführung gerne betont, vom Rückenwind bester Bedingungen fast von alleine auf Erfolgskurs gehalten werden. Aber die goldene Lage zwischen den Häfen der Welt und den Abnehmern auf dem heimischen Markt ist nicht alles. Auch unter solchen guten Voraussetzungen kommt es darauf an, Chancen zu erkennen, mutig zu investieren und im Tagesgeschäft die Ärmel hochzukrempeln. Das haben die Lotsen im Führerhaus der neuen Firma geschafft."

Die Neue Rhein Zeitung berichtete: „Hafengeschäftsführer Ulrich Gross frohlockte ... gestern über die ‚Fortsetzung einer fünfjährigen Erfolgsgeschichte' der Neuss Düsseldorfer Häfen." Und zitiert Gross: „Der Markt entwickelt sich immens. Die Logistikbranche boomt."

Am Rhein sind nicht nur Niedrigwasser, sondern auch Hochwasser immer Themen, die die Menschen beschäftigen. Das Tiefbauamt der Stadt Neuss baut deshalb ein Sperrwerk vor die Hafeneinfahrt

Ein dreifach gutes Design

„Wir haben bei der Stadt Neuss eine Front zum Rhein - und das bedeutet, wir haben auch mit Hochwasser zu rechnen," erklärt Joachim Schoenbeck, Leiter des städtischen Tiefbauamtes. Seine Aufgabe und die seiner Mitarbeiter ist es, das Wasser von schützenswerten Bereichen der Stadt, Wohn- und Gewerbegebieten fern zu halten.

Neuss weist drei Poldergebiete auf, die ein Hochwasser überfluten könnte: Uedesheim, Grimmlinghausen und der Bereich Innenstadt mit dem Polder Hammfeld. Die ersten beiden könnten einem Bemessungshochwasser (BHW) Stand halten. Das ist die amtliche, entsprechend den Mittelwerten ermittelte Marke.

Aber es zeigte sich, dass der Hafen noch nicht hochwasserfrei ist. Dann könnte sich wiederum der Nordkanal stauen und der Rückfluss des Rheinhochwassers so auch die nördlichen Stadtteile erreichen.

Es droht ein Schaden, der sich schnell auf mehr als 30 Millionen Euro summieren könnte. Aber schon unter der Marke beginnen leichtere Überflutungen. Mit entsprechenden Störungen für Gewerbe und Industrie.

Das Amt erwog deshalb verschiedene Möglichkeiten. Gleichzeitig machten sich die Experten auf die Suche nach der geeigneten Stelle, um die Innenstadt abzuschotten. Und wurden kurz vor der Mündung des Hafens in den Rhein fündig: Gelinge es, hier die Flut aufzuhalten, wären der Hafen und damit die City dicht.

Als nächstes galt es festzulegen, welche Höhe ein Schutz aufweisen sollte. „Wir haben uns für die Hochwassermarke II entschieden", so Schoenbeck. Das ist der Pegel, bei dem die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung den Verkehr auf dem Rhein komplett sperrt, also auch der Betrieb im Hafen ruhen muss. Diese Grenze überschreitet der Rhein bei Dormagen, wenn er 8,30 Meter übersteigt oder in Krefeld die 8,80 Meter toppt, was durchschnittlich alle sieben Jahre passiert.

Wartungsarm und pflegeleicht

Das Projekt sollte drei Anforderungen erfüllen: Es sollte möglichst wartungsarm, pflegeleicht und vor allem von einer Straßenbaumannschaft schnell zu bedienen sowie kostengünstig sein. „Im Grunde sogar wirklich billig", betont Schoenbeck mit einem Lächeln.

Für die komplizierte Denksport- und Technikaufgabe fanden die Mitarbeiter schnell eine ebenso einfache wie geniale Lösung: ein Sperrteil, eine Art Tür. Sie besteht aus einem Schwimmkörper. Soll er bewegt werden, schwebt er luftgefüllt angetrieben durch Seilzugwinden oder den Wasserdruck im Wasser. Am Ziel wird er vollgepumpt, sinkt in die Sohle – und hält dicht. Und: Der Körper kann für jede Bewegung mit Pumpen oder Druckluft gelenzt werden.

Anschluss für Düsseldorf

Wie Schoenbeck zugibt, keine Neusser Neuerfindung: Eine ähnliche Anlage schützt bereits die Lloyd-Werft in Bremerhafen. Dort vor Ort schauten sich die Neusser Fachleute um, hörten sich die Erfahrungen er Kollegen an und zeigten das Sperrwerk auch den Politikern – als Beleg, dass der Plan funktionieren wird.

Trotzdem waren die Tiefbauer noch nicht zufrieden: Warum nicht noch mehr Fliegen mit der Sperrwerk-Klappe schlagen. So kann die Neusser Bahn von den Kais kommend bislang nur über eine Brücke den Übergabebahnhof erreichen. Treten dort Probleme auf, wäre ein aufwendiger Umweg über das Notgleis erforderlich. Die Lösung: eine zusätzliche Brücke, etwa an der Stelle, an der das neue Sperrwerk geplant war. „Durch die Kombination wäre das Bauwerk doppelt genutzt", so Schoenbeck.

Doch damit nicht genug: „Und dann haben wir uns gedacht, wenn wir schon ein Sperrwerk und eine Brücke für das Gleis bauen, können wir doch noch ein altes Problem lösen: die fehlende Radwegverbindung und damit den Anschluss nach Düsseldorf."

Joachim Schoenbeck demonstriert die Funktionsweise am Modell.

Das schlug sich auch in der Kosten nieder: Alle drei Projekte hätten rund 15 Millionen Euro gekostet. Das neue Multifunktionssperrwerk wird rund 1,2 Millionen Euro günstiger. Rechnet man die öffentlichen Zuschüsse ein, bleibt für die Stadt ein Eigenanteil von 4,4 Millionen Euro. „Zur Vermeidung eines möglichen Schadens von bis zu 32 Millionen Euro" ruft Schoenbeck in Erinnerung. „Und das hört sich doch nicht schlecht an." Zumal die Stadtentsorgung auf den Einbau von Schutzschiebern an 16 Stellen des Nordkanals sowie Hebeanlagen verzichten könne und auch der sonst erforderliche Umbau der bestehenden Hochwasserschutzanlage entfiele. „Rein rechnerisch machen wir sogar einen Gewinn, indem wir Geld sparen, denn das Bauwerk rechnet sich für Neuss im Grunde selbst."

Es galt aber auch noch eine andere Rechnung zu begleichen: Durch das Sperrwerk wird dem Rhein eine Überflutungsfläche für rund zwei Millionen Kubikmeter fehlen, die rheinabwärts zusätzlich auf das Hochwasser addiert werden müssten. Ausgleich fanden die Planer in dem Areal zwischen Südbrücke, Autobahntrasse und Scheibendamm, auf dem Gelände einer ehemaligen Gartenbauausstellung.

Inbetriebnahme im Jahr 2011

Derart einleuchtenden Gründen konnte sich auch die Stadtratspolitiker nicht verschließen und gaben grünes Licht. Derzeit laufen im Amt die konzeptionellen Überlegungen für die letzte Entwurfsplanung, die dann noch dieses Frühjahr dem Rat der Stadt Neuss vorgestellt werden sollen.

Anschließend könnte dann das sehr umfangreiche Planungsverfahren anlaufen, das mehrere Jahre dauert. Das Gesamtprojekt könnte nach der Schätzung des Amtsleiters 2011 fertig werden – wenn alles klappt. Und die Brücke könnte eventuell schon 2009 eröffnet werden. Schoenbeck: „Ich finde, dass das Sperrwerk ist ein großes und hochinteressantes Projekt ist."

Der Amtsleiter (rechts) diskutiert Möglichkeiten mit Manfred Nickel, Sachgebietsleiter Planung Wasserbau.

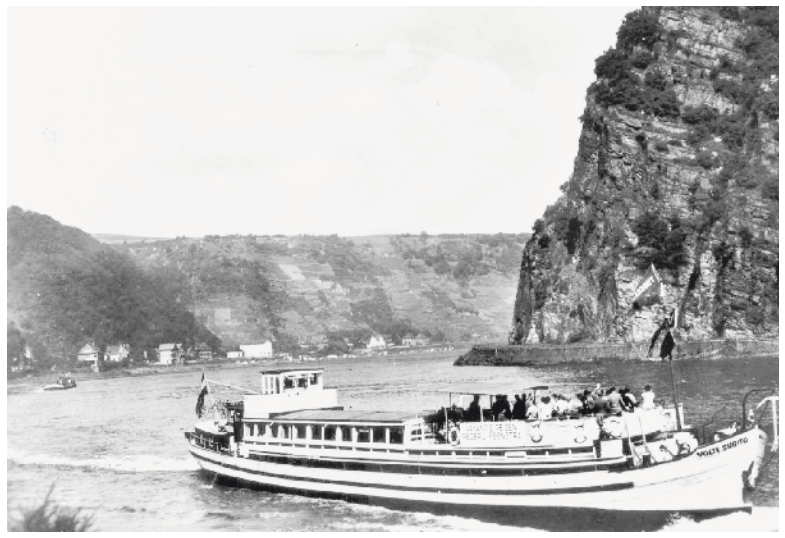
Kreuzfahrtschiffe laden seit 60 Jahren zum Urlaub ein

Der Komfort für die Reisenden ließ an Bord anfangs noch zu wünschen übrig

Moderne Flusskreuzfahrtschiffe sind vom Rhein nicht mehr wegzudenken – die „weißen Schwäne" des Rheins statten regelmäßig auch Düsseldorf und Neuss einen Besuch ab.
Die Tradition, im Urlaub Flüsse zu bereisen, ist in diesem Jahr genau 60 Jahre alt, wie Dr. Ingo Steller vom Freundeskreis der Schifffahrtsgeschichte Duisburg in einem sehenswerten, reich bebilderten Vortrag im Schifffahrtsmuseum im Düsseldorfer Schlossturm vorstellte.
Schon bald nach der Fahrt des ersten Dampfschiffes auf dem Rhein im Jahre 1816 wurde 1823 der erste erfolgreiche Personen-Güter-Liniendienst zwischen Rotterdam und Köln eingerichtet und später über den Oberrhein bis nach Basel ausgeweitet.

Innovative Idee Kombischiff

Die Unterkunft an Bord der Dampfschiffe war oft unbequem, so dass die aufkommende Eisenbahn von vielen Reisenden dankbar angenommen wurde.
Im Jahr 1938 nahm eine niederländische Reederei das erste von vier Kombischiffen in Dienst. Sie konnten neben Tagesausflüglern auch 300 Tonnen Fracht mitnehmen, außerdem boten die acht eingebauten Kabinen Platz für Gäste, die an Bord übernachten wollten. Der herannahende Krieg verhinderte jedoch die Umsetzung dieser innovativen Idee.



Der eigentliche Beginn der Flusskreuzfahrten kam erst zehn Jahre später: Im Jahre 1948 nahm das Güterschiff „Bosco" der Schweizerischen Reederei AG die Fahrt auf. In seinem geräumigen Deckshaus gab es Platz für acht Kabinen, die betuchten Passagieren eine Reise auf dem Rhein von seiner Mündung bis hinauf nach Basel ermöglichten.
Die Idee wurde kurz darauf von dem frühen Tourismus aufgegriffen: Verschiedene Gesellschaften heuerten Partikuliere, selbstständige Binnenschiffer an und versahen deren Güterschiffe für die Sommersaison mit einem hölzernen Einbau im Laderaum. Die Passagiere verbrachten den Tag im überdachten Pavillon an Deck und übernachteten in für heutige Verhältnisse spartanisch eingerichteten Kabinen mit Klapp-Pritschen unter Deck. So konnten zwischen 20 und 40 Passagiere den Blick auf die Loreley genießen.

Der zweite Kabinenschiff-Neubau auf dem Rhein: „MS Europa" der Köln Düsseldorfer (Werksfoto Deutz).

Umgebaute Schlepper

Das Konzept kam so gut an, dass bald weitere Schiffe umgebaut wurden – zuerst ebenfalls mit temporären Einbauten für den Sommer, später wurden sie für eine verlängerte Saison dauerhaft umgebaut. Die kleinen Partikulier-Güterschiffe reichten bald nicht mehr aus, und man begann, ausgediente Dampf- und Motorschlepper zu Flusskreuzfahrtschiffen umzubauen. Den Anfang machte die „Basilea" der Schweizerischen Reederei AG im Jahre 1956.
In den folgenden Jahren wurden weitere Motorschlepper, die im Wettbewerb mit der aufkommenden Schubschifffahrt nach und nach arbeitslos wurden, umgebaut. Teilweise sind sie noch heute in Dienst, allerdings so stark modifiziert, dass sich ihr Ursprung nur noch dem geübten Auge offenbart.
Der erste „echte" Neubau eines Kabinenschiffes ging 1960 auf Jungfernfahrt: das „MS Schwabenland" von einem Stuttgarter Unternehmer. Im selben Jahr folgte die „Europa" der Köln-Düsseldorfer, die auch heute noch – allerdings unter anderem Namen – auf Rhein und Mosel unterwegs ist. Mit ihren 90 Metern Länge und vier Decks ein imposanter Anblick auf dem Rhein, bot sie Platz für etwas mehr als 200 Fahrgäste. Ihr innovativer Voith-Schneider-Antrieb verlieh ihr eine hohe Manövrierbarkeit, um auch schwierige Anlegestellen anzulaufen.

Ökostrom in Düsseldorf

Mit der Abnahme von jährlich 11,4 Millionen Kilowattstunden haben die Stadtwerke und Victoria den bislang umfangreichsten Vertrag zur Nutzung von Ökostrom in der Landeshauptstadt geschlossen. Das Volumen entspricht einem durchschnittlichen Verbrauch von 3.800 Drei-Personen-Haushalten. Der Ökostrom, der von Wasser- und Windkraftwerken in Skandinavien erzeugt wird, stammt zu 100 Prozent aus regenerativen Quellen.
Damit wird der Düsseldorfer Standort der zur ERGO Versicherungsgruppe gehörenden Victoria völlig emissionsfrei mit Strom beliefert.
„Neben der Victoria haben sich auch andere Unternehmen bereits hierfür entschieden. Aber auch rund 9.000 Privatkunden in Düsseldorf und der Region setzen mittlerweile auf unser Ökostromangebot ‚Naturrhein'", so Uwe Schöneberg, Vertriebsvorstand der Stadtwerke Düsseldorf.

Die Altstadt für Zuhause

Als weltweit zweitgrößter Betreiber von Gasstraßenbeleuchtungsanlagen bieten die Stadtwerke Düsseldorf Interessenten die Möglichkeit, die Altstadtleuchte „Alt Düsseldorf" käuflich zu erwerben. Mit der historischen Schinkelleuchte lässt sich bei Tag und erst recht bei Nacht so manches architektonisches Glanzlicht setzen.
Die Schmuckstücke werden als echte Gasleuchte für den Betrieb mit Erd- oder Flüssiggas, aber auch mit elektrischen Lampen angeboten. Mehr Informationen gibt Jörg Halbach unter der Rufnummer (02 11) 821 66 34 oder per E-Mail: jhalbach@swd-ag.de.

Ein Traum vom Meer

Der Mülheimer Bernd Dahlmann entdeckte schon als Kind seine Liebe zu Schiffen. Heute betreut er große Containerfrachter

Foto: Bernd Dahlmann

Bernd Dahlmann entdeckte schon in jungen Jahren seine Liebe zur Schifffahrt .

Auch aus „Landratten" können ebenso überzeugte wie überzeugende Schifffahrtsexperten werden. Bestes Beispiel: Bernd Dahlmann. Der 24-jährige Nordrhein-Westfale machte seine Liebe zur Schifffahrt zum Beruf.

„Im Urlaub haben mich meine Eltern immer an die See geschleppt", erinnert er sich heute mit einem Lächeln. „Und da kamen die großen Schiffe vorbei." Sie lichtete der Vater mit der Kamera ab. Und es dauerte nicht lange, da verfolgte sein Sohn die Ozeanriesen per Fernglas, notierte Namen und Angaben in einem Notizbuch. Als er dann auch noch im Fernsehen eine Reportage über die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) mit ihren Seenotrettungskreuzern sah, war es passiert. Der Beginn einer Leidenschaft.

Jeden Urlaub nutzte er nun, Schiffe zu beobachten. Und er recherchierte im Internet, wo sie herkamen, wer der Kapitän ist, für welche Reederei er unterwegs ist. Mit 16 Jahren griff er selbst zur Kamera, stellte die Bilder ins Internet (www.ship-world.de).

Wenn die Familie mal nicht an die Küste fuhr, machte sich Bernd Dahlmann auf zum Rhein und hielt dort Schiffe und Fahrzeuge im Bild fest. Geboren in Essen, aufgewachsen in Mülheim an der Ruhr lag der Fluss nahe. Und hier fanden sich immer viele interessante Motive. Nicht nur Binnenschiffe, sondern auch Küstenmotorschiffe, die bis Krefeld oder Neuss den Rhein hinauf fahren.

Containerriesen in Sichtweite

Aber auch wenn die Vielfalt, die moderne Technik und die vielen interessanten Geschichten hinter den Fahrzeugen ihn begeisterten – er stellte schnell fest, dass seine wahre Liebe den Seeschiffen gilt. Urlaub in den Bergen war von nun an undenkbar. Und auch bei der Auswahl der Urlaubsziele achtete Dahlmann darauf, dass sich Schifffahrtsstraßen und Häfen entweder in Sichtweite befanden oder höchstens einen Tagesausflug entfernt. Seine Eltern machten alles geduldig mit.

Auch der Berufswunsch stand schnell fest: Kapitän zur See. Da machte ihm jedoch seine Sehkraft einen Strich durch die Rechnung. Minus 4 Dioptrin sind zu viel: Ein Schiffsführer muss auch ohne Seehilfe immer den Durch- und Überblick behalten.

Doch das konnte den jungen Mülheimer nicht erschüttern. „Ich habe mir Alternativen überlegt und bin beim Schifffahrtskaufmann hängengeblieben. Das ist das an Land, wo man am nächsten an den Schiffen dran ist."

Der erste Weg führte ihn zuerst zu den großen Binnenschiffreedereien. Doch deren Ausbildung war ihm zu wenig seeschiffsspezifisch. Also schaute er sich in Hamburg und Bremen um, wo die großen Containerreedereien nicht nur Schiffe um die ganze Welt dirigieren, sondern auch Nachwuchs ausbilden. Schon nach wenigen Bewerbungsgesprächen trat Dahlmann eine Praktikumsstelle in Bremen an. „Und am Ende habe ich mir gedacht, dass ich weiß, worauf ich mich einlassen und dass ich die richtige Wahl treffe." Also unterschrieb er den Ausbildungsvertrag, suchte sich im Norden eine Wohnung, begann 2004 die Ausbildung – und wurde anschließend übernommen.

Heute arbeitet er als Klarirungsagent. „Meine Lieblingsabteilung, wo ich direkt mit der Schiffsabfertigung zu tun habe. Quasi der Partner und Ansprechpartner für die Kapitäne bei allen Problemen." Dazu gehören das Arrangieren der Liegeplätze, die Planung der Abfertigung mit dem Containerterminal, die Eingangs- und Ausgangsabfertigung der Schiffe bei den Behörden und das Koordinieren von Arztbesuchen für Besatzungsmitglieder. Auch die Bebunkerung mit Trinkwasser und Treibstoff, die Organisation von Schiffsreparaturen und Werftaufenthalten, das Überprüfen von Gefahrgut und Kühlcontainerdokumenten fallen unter seine Zuständigkeit, wie auch Abrechnungen, Statistiken und die Bestellung von Lotsen.

„Es ist wirklich klasse, ich sitze nicht den ganzen Tag am Schreibtisch, habe viel mit Menschen zu tun. Und wenn ein Schiff einläuft, sind wir an Bord."

Foto: de.wikipedia.org

Kauzige Exkursion im Rheinbogen

Zu den Steinkäuzen im Himmelgeister Rheinbogen führt eine Exkursion des NABU-Stadtverbandes Düsseldorf am Dienstag, 26. Februar, ab 18 Uhr. In den ersten wärmeren Nächten des Frühjahres beginnen die Steinkäuze mit ihren Balzrufen. Während der Wanderung wird erläutert, wie wichtig Obstbäume, Mähwiesen und Weiden für die seltenen Käuze sind. In Kooperation mit der Biologischen Station Haus Bürgel. Für Familien geeignet. Informationen und Anmeldung: Wilfried Höhnen, Telefon (02 11) 62 33 82, E-Mail: WHoehnen@web.de.

Hier ist was los

Termine in ihrer Umgebung

24. Februar 2008

Kinder zuerst an Bord –
Eltern herzlich willkommen, 15 Uhr, Führung mit Julia von Winterfeld, Schiffffahrtsmuseum im Rheinturm Düsseldorf.

29. Februar 2008

Architekturführung
durch den Düsseldorfer Medienhafen mit der Architektin Solveig Kukelis, 14 Uhr, Treffpunkt: Landtag. Anmeldung erforderlich unter der Rufnummer (02 11) 39 22 92.

1. März 2008

Vom Neuen Stadttor über die Gehry-Bauten bis zur Living Bridge
Rundgang mit Anke Pfennig, 14.30 Uhr, Rheinturm, Stromstr. 20, Anmeldung erforderlich unter (02 11) 6 35 25 92.

2. März 2008

Medienmeile Düsseldorf
ein Architektur-Rundgang, 11.30 Uhr, Treffpunkt: Rheinturm. Anmeldung erforderlich unter (02 11) 6 79 96 95.

Das Schifffahrtsmuseum
Eine Führung durch die Ausstellung mit Peter Stahnke, 15 Uhr, Rheinturm, Düsseldorf in der Altstadt.

7. März 2008

Architekturführung
durch den Düsseldorfer Medienhafen mit der Architektin Solveig Kukelis, 14 Uhr, Anmeldung erforderlich unter der Rufnummer (02 11) 39 22 92.

8. März 2008

Schiffsfrauen auf dem Rhein
Rundgang mit Ulrike Stursberg, 11 Uhr, Schifffahrtsmuseum im Rheinturm Düsseldorf in der Altstadt.

Schadstoffarm

Ziel der HummelEnergie Systeme ist es, möglichst viel Wärme zu produzieren und zu vermarkten, weil in dem Maße fossile Brennstoffe entfallen können. „So können wir die CO2-Bilanz des Hafens und der Region extrem positiv beeinflussen", erklärt Geschäftsführer Jochen Lippert. Er schätzt, dass das neue Kraftwerk 80 Prozent weniger CO2 ausstoßen wird, als Anlagen, die mit normalem Heizöl betrieben werden. „Wenn das erste Aggregat kommt, dann handelt es sich um eines der derzeit saubersten Blockheizkraftwerke weltweit."

Sauber

Für den Betrieb des Kraftwerkes setzte sich die Hummel-Energie Systeme GmbH hohe Ziele: Die Belastung durch Lärm, Staub oder andere Emissionen soll nicht höher liegen, als bei anderen Hafenbetrieben, eher weniger, so versprechen Geschäftsführer Stefan Ofcarek (links) und Jochen Lippert. Umweltrelevante Schadstoffe scheidet das Abgasreinigungssystem aus. So werden strengste Auflagen wie die Euro5-Norm bereits erfüllt, bevor sie beschlossen wurden.

Sicherheit

Rund 14 Mio. Euro kostet das Projekt. Zusätzlich werden rund 15 Mitarbeiter eingestellt, die die laufende Anlage pflegen und warten werden, so dass ständig Versorgungssicherheit gegeben sein wird. „Auch dass ist ein von uns entwickeltes Konzept", so Finanzchef Andreas Böker. „Die Komponenten stammen übrigens alle aus deutscher Produktion."

Eine optimale Versorgung

HummelEnergie Systeme GmbH baut im Hafen wegweisendes Blockheizkraftwerk

Ganz besondere Kraftwerke baut das Unternehmen „HummelEnergie Systeme GmbH" in der Duisburger Straße: Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen. Sie werden mit nachwachsenden Rohstoffen wie Raps-, Palm- oder Jatrophaöl betrieben und erzeugen damit Wärme und Strom. Statt eines großen Blocks stellen die Techniker mehrere kleine Motoren auf – bei HummelEnergie Systeme „Hummeln" genannt.

Die Konstruktion bietet viele Vorteile, wie Stefan Ofcarek erklärt. „Wir nehmen weltweit verfügbare Standardkomponenten von namhaften Herstellern, wie sie auch bei schweren Baumaschinen oder Brecheranlagen verwendet werden, stellen sie optimal ein und verbinden jeweils fünf ‚Hummeln' mit einem Transformator", erläutert der Geschäftsführer. „Das ist wie bei einem Automotor, der nicht die volle Leistung bringen muss, sondern genau so läuft, dass er die optimale Leistung bei minimalem Brennstoffeinsatz erbringt", fügt Jochen Lippert an. Er baute jahrelang Sportwagen und betrieb Tuning von Supersportwagen. Heute ist er der Cheftechniker bei HummelEnergie.

Noch ein Vorteil: Wenn bei herkömmlichen Kraftwerken ein Schaden auftritt oder ein Teil gewartet wird, muss die ganze Anlage runter gefahren werden. Da die Anlage an der Duisburger Straße grundlastfähig ist, werden in solchen Fällen die anderen „Hummeln" etwas schneller gefahren. Das Verfahren schließt Ausfälle in der Wärme- oder Stromproduktion nahezu aus. „Das nennen wir optimale Versorgungssicherheit", erklärt Andreas Böker, zuständig für Finanzen und Vertrieb.

Im Gegensatz zu anderen Kraftwerken, deren Wärme meist ungenutzt entweicht, wird hier Prozesswärme mit unterschiedlichen Temperaturen erzeugt und an umliegende Hafenunternehmen abgegeben. Den Strom nimmt – wie gesetzlich festgelegt – der örtliche Netzbetreiber ab.

Beste Anbindung

Die HummelEnergie Systeme GmbH suchte lange nach einem geeigneten Standort, bevor sie im Neusser Hafen fündig wurde. Neben der freien Fläche sprach die Anbindung an die Wasserstraße und das Bahnnetz für den Hafen, denn die Rohstoffe werden umweltfreundlich per Schiff angeliefert. Zudem rechnen die Geschäftsführer mit weiteren Interessenten für die produzierte Wärme aus der Hafenwirtschaft. Diese könnten dann auf die eigene, oftmals teure Herstellung von Prozesswärme verzichten.

Zudem eignet sich der Hafen ideal für den Umschlag der Kraftwerkskomponenten, die in Standard-Containern untergebracht sind.

Ein ausbaufähiges Konzept

Weitere Kraftwerke sollen an anderen Standorten folgen

Nachdem sie rund zweieinhalb Jahre das Konzept entwickelt hatten, suchten die drei Partner der HummelEnergie Systeme vor zwei Jahren nach einem geeigneten Partner, mit dem sie ihre Idee verwirklichen können.

Fündig wurden die drei Partner in den Niederlanden bei der Argos Group B.V., einer großen mittelständischen Ölhandels- und -lagergesellschaft, die sich seit langem mit Biokraftstoffen beschäftigt und neben der Technik auch vom finanziellen Konzept überzeugt ist.

Gemeinsam gründete man die Argos Deutschland, die weit mehr leisten soll, als „nur" das Kraftwerk in Neuss zu realisieren. Das Unternehmen dient gleichzeitig als Brückenkopf im deutschen Markt und als Testcenter für biogene Kraftstoffe.

Das Neusser Unternehmen hat noch viele Pläne.

Im Hafen werden jetzt erst einmal fünf Module installiert und im Praxisbetrieb „auf Herz und Nieren" getestet. Nach und nach sollen dann noch 25 weitere Einheiten folgen. Sie sind leicht zu installieren, da sie in drei Standardcontainern Platz finden, einer für den Motor, einer für den Tank und der letzte für die Abgaseinheit, Wärmetauscher, Notlüftung, Kühler und die Abgasreinigung. Die Module werden dann im Ganzen angeschlossen - fertig.

Ihre Idee wollen die drei Experten von HummelEnergie Systeme gerne weiter verbreiten: Bereits jetzt halten sie nach zusätzlichen Standorten Ausschau. Dazu bieten sich ihrer Meinung nach nicht nur Häfen, sondern auch Gewerbegebiete mit produzierenden Unternehmen an. Eine weitere Variante ist die Installation vor Ort beim Abnehmer, der über freie Flächen verfügt und so noch effizienter das Produkt Wärme nutzen kann.

Fullsize-Dienstleister gibt Vollgas

Mosolf-Mannschaft bietet Automobil-Unternehmen im Hafen umfassenden Service

alle Fotos dieser Seite: Horst Mosolf GmbH & Co. KG

Eine ganz besondere Erfolgsgeschichte schreibt seit 1999 die Düsseldorfer Niederlassung der Horst Mosolf GmbH & Co. KG. Gegründet, um die schnellen Kleinlaster eines Düsseldorfer Werkes schnell, umweltschonend und „just in time" via Binnenschiff zu den Seehäfen Rotterdam und Vlissingen zur weltweiten Verschiffung zu bringen, entwickelte sich der Standort seither zu einer vielseitigen und geschäftigen Drehscheibe rund ums Auto.

„Schon bald meldeten sich andere Interessenten", erklärt Niederlassungsleiter Timur Göcebe. Ein großer Automobilvermieter ließ neue Fahrzeuge nach Düsseldorf bringen. Hier werden sie von den Mitarbeitern ausgepackt, aufbereitet, mit Aufklebern versehen, gereinigt, aufgetankt und an die Stützpunkte im Umkreis abgeliefert. Dank der gründlichen Vorarbeit können sie Mietkunden dort sofort übernehmen.

Eine breite Produktpalette

Auch diese Aufgabe erledigte die Mannschaft so gut, dass andere Automobilvermieter den Service nutzen wollten. Dazu investierte die internationale Spedition in eine neue so genannte Entschützungsanlage: Die Fahrzeuge werden für den Transport mit einer Schutzflüssigkeit eingesprüht, die vor dem ersten Einsatz entfernt werden muss.

Inzwischen hatte sich die Qualität europaweit herum gesprochen: So fragte ein italienischer Hersteller, ob die Düsseldorfer die Verteilung der Neuwagen an die Händler übernehmen. Weitere Hersteller folgten. „Wir sehen uns als Fullsize-Dienstleister der Automobilindustrie – unser Portfolio umfasst sämtliche Tätigkeiten, die bei Neu- und Gebrauchtfahrzeugen anfallen. Alles, was der Hersteller wünscht", erklärt Göcebe.

Jedes Jahr werden auf dem 55.000 Quadratmeter großen Areal mehr als 60.000 Fahrzeuge bewegt. „Und dafür finden wir jedes Mal die möglichst günstigste, aber gleichzeitig qualitativ hochwertigste Lösung."

mehr Infos unter:
www.mosolf.de

Trimodaler Anschluss

„Für uns ist der dreimodulare Anschluss unserer Niederlassung ganz wichtig, denn wir nutzen alle drei Verkehrsträger", erklärt Niederlassungsleiter Timur Göcebe. Der trimodale Anschluss war einer der Hauptgründe, weswegen sich die Spedition Mosolf für den Düsseldorfer Hafen entschied. „Wir setzen sehr auf alternative Verkehrsträger und forcieren derzeit besonders stark Konzepte mit unserer eigenen Bahn."

Zumal auch die Zusammenarbeit mit den Neuss Düsseldorfer Häfen, so berichtet Göcebe, sehr gut sei: „Alle Ansprechpartner haben immer ein offenes Ohr und unterstützen uns nach Möglichkeiten bei all unseren Vorhaben."

Arbeitsplätze

Derzeit arbeiten in der Düsseldorfer Niederlassung 22 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, darunter zwei Auszubildende. Sie erhalten von einem 30-köpfiger „Aushilfspool" Unterstützung.

„Daneben arbeiten wir mit zahlreichen Firmen aus dem direkten Umfeld und der Region zusammen, wie Autohäusern, Reparaturwerkstätten, Transportunternehmen und Reinigungsfirmen", berichtet Niederlassungsleiter Timur Göcebe (Foto). Er schätzt, dass rund 150 weitere Arbeitsplätze in der Region zumindest teilweise Dank der Niederlassung entstanden.

Ausgebaut

Im Dezember stellte die Mosolf Automotive Railways GmbH (MAR), die im August 2007 gegründete 100-prozentige Tochter der Horst Mosolf GmbH und Co. KG, ihre neuen Eisenbahnwaggons vor. Die zwei Exemplare waren die ersten von zunächst 100 speziell auf den Automobiltransport ausgelegten Waggons, die der Bahndienstleister bis Ende Februar in seinen Fuhrpark aufnehmen wird.

Ausgezeichnet

Der Einsatz der Mitarbeiter und die hohe Qualität ihrer Arbeit schlägt sich auch darin nieder, dass das Unternehmen immer ganz vorne mit dabei ist, wenn es um Auszeichnungen durch Kunden gehe. So konnte die Horst Mosolf GmbH & Co. KG zum wiederholten Mal den European Carrier Award 2007 der Daimler AG in der Kategorie Passenger Cars für sich gewinnen.

In Logistik führend in Europa

Mehr als 2000 Mitarbeiter arbeiten in 31 Niederlassungen

Das reine Fuhrunternehmen, das Horst Mosolf im Jahr 1955 gründete, entwickelte sich im Laufe der Zeit zu einem der führenden Logistikunternehmen – und zwar europaweit.

Dazwischen liegt eine steile Erfolgskurve, auf der jedes Jahrzehnt seine ganz speziellen Highlights markiert. In den 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts wurde das erste Auslieferungszentrum in Illingen gegründet und die saarländischen Tochterfirmen aufgebaut. Die 80er Jahre standen ganz

im Zeichen der Ausweitung der Geschäftsaktivitäten nach Südeuropa. In den 90er Jahren galt es, die neuen Bundesländer und den Osten Europas mit Technik- und Logistik-Stützpunkten zu erschließen. Außerdem rief das Unternehmen diverse Joint Ventures ins Leben, um noch besser auf die Anforderungen eines globalen Marktes reagieren zu können.

Trotzdem ist die Spedition ihren besonderen Wurzeln als Familienunternehmen nach wie vor treu geblieben. So engagiert sich mit Dr. Jörg Mosolf als geschäftsführender Gesellschafter und Chief Executive Officer ein Mitglied der Familie in der Unternehmensführung.

Im Jahr 2006 erwirtschafteten die mehr als 2000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den 31 Niederlassungen in Europa und Brasilien, zusätzlich besteht noch eine Repräsentanz in Shanghai, einen Jahresumsatz von mehr als 320 Millionen Euro.

Hellenen nutzten Hafen zum Warentausch

Natürlicher Hafen sorgte in Marseille immer schon für Wachstum und Wohlstand – alter Bischofssitz

Marseille ist die zweitgrößte französische Stadt und der wichtigste Hafen Frankreichs. Er und die günstige Lage an der Mittelmeerbucht Golfe du Lion waren es, die vor rund 2600 Jahren zur Gründung eines Handelsstützpunktes führten und im Laufe der Jahre beständig zu Wachstum und Wohlstand der Bewohner beitrugen.

Die Stadt begann als Stützpunkt griechischer Händler, die hier vor allem das zur Bronzeherstellung benötigte Zinn gegen feine Töpferwaren und Goldschmuck tauschten. Da die schroffe Küste nur an wenigen Stellen Anlegemöglichkeiten bot, entwickelte sich aus dem Stützpunkt schnell eine kleine Stadt.

Da der natürliche Hafen der Bucht auch größeren Galeeren Schutz vor dem Wetter bot und gleichzeitig am Ende der Rhone, einer weiteren wichtigen antiken Handelsstraße in das Innere Galliens lag, wuchs der Ort sogar zur reichsten und größten griechischen Stadt im westlichen Mittelmeer. Mit erheblichen Einfluss auf die Region.

Schon bald sandte die Stadt selbst eigene Händler und Siedler aus, die weitere Stationen und Orte entlang der Küste des Mittelmeeres bis nach Spanien gründeten.

Römische Provinz

Allerdings weckte der Reichtum nicht nur das Interesse der gallischen Nachbarn, sondern auch Begehrlichkeiten. Um einen der regelmäßigen Angriffe abzuwehren, riefen die Bewohner um 125 vor Christus die Römer zur Hilfe, die die Gelegenheit nutzten, erst die Gallier schlugen, dann das ganze Gebiet eroberten und als Provinz Narbonensis ihrem Reich einverleibten.

Die Christianisierung erreichte Anfang des 5. Jahrhunderts mit der Gründung des Klosters Saint-Victor am Hafen einen ersten Höhepunkt. Hier residierten vom 8. bis 10. Jahrhundert die Bischöfe von Marseille. Ihr Beistand wurde dringend benötigt: 481 endete mit der Eroberung durch die Westgoten die römische Herrschaft, es begann die turbulente Zeit der Völkerwanderung: 508 eroberten die Ostgoten die Stadt, 536 die Franken, 879 Niederburgund und im 10. Jahrhundert legten die Sarazenen die Stadt in Schutt und Asche.

Die Stadt wurde wieder aufgebaut, zwischenzeitlich im 13. Jahrhundert sogar selbstständige Republik, bevor sie 1841 zu Frankreich kam. Der Hafen war es, der im 19. Jahrhundert der Stadt wieder große Bedeutung verlieh: Hier wurden vor allem Güter aus den Kolonialbesitzungen in Afrika umgeschlagen. Diese Nähe zu den Rohstoffen führte dazu, dass sich in der Industrialisierung Fabriken ansiedelten, die zu einer weiteren Rohstoffnachfrage führten. Die Eröffnung des Suezkanals und die damit bessere Anbindung der Kolonien in Indochina an Europa führten nach 1869 zu einem weiteren Wachstumsschub.

Während des zweiten Weltkriegs befahl Hitler im Januar 1943 die Umsiedlung von rund 27.000 Bürgern und die teilweise Sprengung der Altstadt – denn die Stadt galt als eine Hochburg der Widerstandsbewegung Résistance.

alle Fotos dieser Seite: de.wikipedia.org

Der alte Hafen der Stadt wird längst nicht mehr als Umschlagsort genutzt, ist aber immer noch das Herz der Großstadt am Mittelmeer.

Historie prägt das Stadtbild

Stadt der Kunst und der Kultur schaffte den Weg aus der Krise

In der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts kämpfte die Hauptstadt des Départements Bouches-du-Rhône in der Region Provence-Alpes-Côte immer wieder mit den negativen Seiten des Images einer Hafenstadt. Berichte über organisiertes Verbrechen, Rassismus, illegale Einwanderer aus Afrika und Verelendung in verschiedenen Stadtteilen beherrschten die Schlagzeilen. Fast jeder zehnte Bürger wandte der Stadt den Rücken. Doch die heute rund 800.000 Marseillais, wie sich die Bewohner selber nennen, schafften die Kehrtwende. Inzwischen nutzen sogar viele Pariser die Hafenstadt – auch Dank der Anbindung durch den Schnellzug TGV – als Wochenend-Ausflugsziel.

Die Wirtschaft wächst, neue Unternehmen siedeln sich an – auch Dank des Seehafens – und die Verwaltung startete ein Programm, um die Stadt zu verschönern.

Marseille bezeichnet sich heute selbst als „Stadt der Kunst und der Kultur" und überrascht den Besucher mit zahlreichen Sehenswürdigkeiten. Denn trotz des erfolgreichen Aufbruchs in die Moderne ist das Stadtbild noch immer stark von der Vergangenheit geprägt. Sie begleitet den Besucher auf Schritt und Tritt, was eine Wanderung durch die City auch zu einem Rundgang durch die Geschichte werden lässt, der von den griechischen und römischen Ursprüngen bis in die Moderne und den großen Bauvorhaben des 21. Jahrhunderts führt – vorbei an den mittelalterlichen Grundmauern von Kirchen, den Festungen des 16. Jahrhunderts, den prächtigen Bürgerhäusern des 17. und 18. Jahrhunderts und den vielen im 19. Jahrhundert errichteten Herrschaftshäusern.

Aber auch kulinarisch bietet die Region einiges: Schlendern Sie die berühmte Canebière von Marseille bis zum Alten Hafen mit seinem Fischmarkt herunter, um anschließend mit dem berühmten „Ferry-Boat" zu fahren. Marseille ist nicht nur für Seife und Santons, die provenzalischen Krippenfiguren, berühmt, sondern erst recht für Pastis und die weltberühmte Bouillabaisse.

Die Marseiller verstehen es, die Reichtümer des Meeres und der Erde harmonisch miteinander zu verbinden, und so das Beste aus den regionalen Produkten herauszuholen. Die Kochkunst basiert auf unkomplizierten Gerichten, frischem Gemüse wie Tomaten, Zucchini, Auberginen, Paprika und Fenchel sowie einer reichen Auswahl an Fisch.

Notre-Dame de la Garde ist eines der Wahrzeichen Marseilles.

mehr Infos unter: www.marseille-tourisme.com

Gesellschaft bricht zahlreiche Rekorde

Bis 2015 soll der Umschlag um 50 Prozent steigen – Investitionen in Milliardenhöhe

alle Fotos dieser Seite: Marseille Port

Arbeiten, wo andere Ferien machen: 20.000 Menschen aus Marseille bietet der Hafen einen Job.

Die Port Autonome de Marseille, die Marseiller Hafengesellschaft, wurde 1966 geründet, um die Hafenanlagen der Region zu verwalten. Die 1500 Mitarbeiter sind für Bauvorhaben, Unterhaltung, Entwicklung und Management der öffentlichen Flächen verantwortlich. Der Hafen umfasst zwei Standorte: die östlichen Docks in Marseille sowie die westlichen Docks in Lavéra, Caronte, Port de Bouc und Port Saint Louis du Rhône.

In den Firmen auf dem Hafengebiet arbeiten ungefähr 40.000 Menschen, rund 20.000 davon aus Marseille, der Rest aus dem Umland. Das sind 7,6 Prozent der privat Beschäftigten der ganzen Stadt.

Der Hafen erbringt einen jährlichen Umsatz von sechs Milliarden Euro und einen Mehrwert von rund einer Milliarde. Dies schlägt sich für die Stadt in Steuereinnahmen von 44 Millionen Euro nieder.

17,4 Millionen Tonnen Umschlag

Die Mannschaft der Hafengesellschaft konnte im vergangenen Jahr sowohl im Frachtumschlag inklusive Container als auch bei den Passagieren Rekorde brechen, wie Hafenchef Guy Janin berichtet.

So wurden 17,4 Millionen Tonnen an den Kaianlagen umgeschlagen – das sind sechs Prozent mehr als noch 2006. Darin enthalten sind 10,1 Millionen Tonnen Container (plus 8,3 Prozent), wobei erstmals die Ein-Millionen-TEU-Grenze (TEU ist ein Standardcontainer) durchbrochen wurde, und 4,3 Millionen Tonnen im RoRo-Verkehr, was einer Steigerung von sechs Prozent entspricht.

Auch bei den Passagieren konnte der Hafen Rekorde brechen: 2,04 Millionen Menschen nutzten den Hafen für eine Reise, was eine Steigerung von 0,6 Prozent entspricht, davon 429.000 Kreuzfahrer, das sind sogar 14 Prozent mehr.

Der Gesamtumschlag ging allerdings im vergangenen Jahr leicht um 3,7 Prozent auf 96,4 Millionen Tonnen zurück, was vor allem auf ausbleibende Trockenmassengüter und Öltransporte zurückzuführen ist. Doch geht die Hafengesellschaft davon aus, dass in diesem Jahr der Umschlag wieder die dreistellige Millionen-Grenze übersteigen wird, wenn neue Umschlagseinrichtungen wie der Methan-Terminal von Gaz de France den Betrieb aufnehmen.

Bis 2015 will die Hafengesellschaft den Umschlag sogar sehr deutlich, um mehr als 50 Prozent auf 157 Millionen Tonnen heben. Bis dahin sollen weitere Infrastruktur- und Entwicklungsprojekte abgeschlossen sein, darunter drei weitere Containerterminals, ein weiterer Methan-Terminal sowie Erweiterungen für den Massengüter- und Ölumschlag. Dafür sind Investitionen von rund vier Milliarden Euro von Firmen sowie 740 Millionen Euro der öffentlichen Hand vorgesehen.

RoRo- und Fährverkehre spielen eine wichtige Rolle für den Hafen.

Stimmgewaltig

Die Bewohner der Stadt Marseille zeichneten sich schon immer durch eine vergleichsweise antiautoritäre und freiheitsliebende Geisteshaltung aus.

Entsprechend wurden in den Gassen der Hafenstadt auch die Ideen der Revolution im Jahre 1792 begeistert aufgenommen. Mehr noch: Die Bürger schickten eilig eine Freiwilligentruppe auf den Weg, um die Revolutionäre in der Hauptstadt zu unterstützen. Unterwegs und auch beim Zug durch die Hauptstadt sangen die Südfranzosen Lieder. Vor allem schmetterten sie immer wieder ein beliebtes Soldatenlied, das schon bald zur Nationalhymne erkoren wurde und den Titel „La Marseillaise" erhielt.

Museen von Weltruf

Besonders sehenswert sind in Marseille das Musée des Beaux-Arts mit Kunstwerken aus dem 18. und 19. Jahrhundert sowie das Musée d'Histoire Naturelle mit seinen zoologischen und geologischen Ausstellungen, die beide in einem Seitenflügeln des Palais Longchamp untergebracht sind.

Das Musée d'Archéologie Méditerranéenne und Musée d'arts Africains, Océaniens et Amérindiens befinden sich in der Vieille Charité, dem ehemaligen Krankenhaus der Armen. Die bildende Kunst der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts ist mit einer beachtenswerten Sammlung im Musée Cantini vertreten, gelegen im bürgerlichen 6. Arrondissement, wo auch die Präfektur ihren Sitz hat.

Im Palais de la Bourse (Börse) befindet sich heute das Musée de la Marine et de l'Economie de Marseille, eine kommunale Institution zur Förderung der Wirtschaft.

Drei Millionen Touristen

Im Jahr 2005 besuchten insgesamt drei Millionen Touristen Marseille, die Hotels verzeichneten insgesamt 14,8 Millionen Übernachtungen. Beinahe jeder zweite Gast kam, um im Süden seine Freizeit oder den Urlaub zu verbringen, 26 Prozent nannten familiäre und 19 Prozent geschäftliche Gründe für ihre Fahrt nach Marseille. Jeder fünfte Besucher reiste dabei aus dem Ausland an, wobei Italiener die größte Gruppe stellten, gefolgt von Belgiern und Briten. Im Jahr 2006 liefen in Marseille 386 Kongresse, Kolloquien oder Seminare, zu denen insgesamt mehr als 90.000 Teilnehmer anreisten.

Alles andere als Standard

Über den Dächern von Neuss überrascht die Pegelbar ihre Gäste

Foto: Pegelbar

In der Pegelbar haben die Gäste einen atemberaubenden Blick über den Hafen und auf die Neusser City

Gastronomie auf höchstem Niveau – das bietet seit anderthalb Jahren die Pegelbar im Neusser Hafen: zentral in der Stadt und trotzdem im Hafen, über den Dächern von Neuss und krönender Abschluss des „Haus am Pegel". Hier genießen die Gäste im stilvollen Ambiente einen atemberaubenden Ausblick. Vorteile, die auch Jürgen Kohlmann sofort ins Auge sprangen. „Er hat die Location entdeckt und sofort erkannt, dass hier eine Gastronomie hin gehört", erklärt Marc Herzog. Die beiden führen die „Think Tank & Business Lounge GmbH", die die Pegelbar betreibt. Die Idee: ein Veranstaltungsort, den die Kunden für besondere Anlässe mieten können, sei es für das festliche Dinner mit 30 geladenen Gästen oder ein Firmenevent mit bis zu 190 Geschäftsfreunden oder Mitarbeitern. Mit einer besonderen Einrichtung und einem Service der auch höchsten Ansprüchen genügt - und bei dem es die Mannschaft mit bewährten und kompetenten Partnern immer wieder schafft, die Wünsche der Gäste zu erfüllen

Daneben öffnen sich die Türen aber auch für regelmäßige Veranstaltungen: Den „glücklichen Montag", bei dem zwischen 18 und 23 Uhr Jumbo-Caipis für 6,90 Euro warten. Oder die After-Work-Party „Pegelbar Roofgarden" mittwochs ab 18.10 Uhr. Der Eintritt kostet inklusive Buffet sieben Euro.

Der Erfolg beflügelt

Nur acht Wochen verstrichen zwischen der ersten Planung und der ersten Veranstaltung. „Es ging alles relativ schnell, weil wir einfach mal geschaut haben, wie es sich entwickelt", so Herzog. Heute arbeiten für die Pegelbar sieben feste Mitarbeiter. Neben den beiden Chefs weitere fünf, die im Büro unter anderem die Vermietung der gefragten Räume organisieren.

Denn der Erfolg ließ nicht lange auf sich warten, wie Herzog fast ein wenig verwundert berichtet: „Es gab einen richtigen Run, der uns schon überraschte. Aber es hat uns auch beflügelt, weiter zu machen."

Der geschäftsführende Assistent nennt selbst mehrere Gründe für den Erfolg: „Das Thema Wasser ist ganz klar aktuell." Daneben ist es die Lage, die die Gäste begeistert. Herzog meint sogar: „Einen schöneren Ausblick als hier finden sie kaum in der Umgebung."

Und dann natürlich Catering und Service aus einem Guss: „Wir stehen für unsere Gäste schon fast als Full-Service-Agentur bereit."

Und: Die Mannschaft verzichtet bewusst auf Außenwerbung. „Wir wollten es von Anfang eher dezent. Wollen, dass uns die Gäste weiterempfehlen. Wir suchen uns so die Kunden aus und haben durch die Bank immer nur nette Gäste, Menschen, die hier Spaß haben."

Und dann bringt auch die Arbeit im Service oder hinter dem Tresen Spaß, was wiederum die Gäste bemerken.

mehr Infos unter:
www.pegelbar.de/

Schlemmen und loungen mitten im Medienhafen

Das „Lido" bietet Kochkunst in einer ganz neuen Dimension

Nicht nur sprichwörtlich mitten im Düsseldorfer Medienhafen, sondern tatsächlich über dem Wasser, auf halben Weg zwischen Speditionsstraße und Am Handelshafen machte sich das „Lido" mit einem mutigen neuen, zweigeteilten Konzept einen Namen.

Aus dem Wasser des Hafenbeckens emporsteigend erhebt sich der Glaskubus als leuchtender Solitär aus dem Wasser. Angelehnt an eine hölzerne Fußgängerbrücke, laden Brasserie und Lounge und im Sommer eine große Sonnenterrasse zur kulinarischen Entdeckungsreise ein.

So spektakulär die offene Architektur und der 360-Grad-Blick auf die Hafenkulisse, so ungewöhnlich ist das gastronomische Konzept der Brasserie: gehobenes Niveau zum fairen Preis genießen. Die Brasserie verbindet Qualität in der Küche, stilvolle Atmosphäre und eine außergewöhnliche Lage mit einem großzügigen Platzangebot für rund 90 Gäste.

„Vom gemeinsamen Essen als sinnlicher und kommunikativer Erfahrung lenkt sie nichts Überflüssiges ab. Die Einrichtung präsentiert sich reduziert und modern, auf üppige Dekoration wird verzichtet. Die Atmosphäre lebt von den Gästen", erklärt Ioannis Rantos, Restaurant-Leiter des „Lido".

Im Vordergrund steht die Leidenschaft für Qualität. „Anders als ein exklusives Sterne-Restaurant mit wenigen Tischen wollen wir unsere gehobene, frankophile Küche jedoch einem breiteren Publikum zugänglich machen", so Rantos. „Damit bringt das Restaurant einen Gourmet-Trend an den Rhein, der in Frankreich aktuell durch Starköche wie Joel Rebouchon geprägt wird: Die Haute Cuisine gibt sich zunehmend entspannt, neue Restaurants sprechen Feinschmecker an, die sich auch im Alltag ein überzeugendes und gleichwohl erschwingliches Genuss-Erlebnis wünschen."

Das Herz schlägt in der Küche

Auf der saisonal wechselnden Speisekarte stehen sich „Les Classiques" und „Les Modernes" gegenüber. Der Chefkoch kombiniert die Küche Frankreichs und des Mittelmeerraums mit Einflüssen aus Asien, dem Orient oder auch aus Deutschland.

Genuss im Glaskubus: das „Lido" im Düsseldorfer Medienhafen.

Und als ob das noch nicht schon Grund genug für einen Besuch des „Lido" wäre: Das Erdgeschoss wurde komplett umgebaut und beherbergt nun eine stylische Lounge, die zum Genießen des Medienhafens verführt. Bis zu 90 Gäste können aus kleinen aber qualitativ hochwertigen Snacks plus einem Mittagsmenü wählten, eine Bar lädt ein, nach einem Spaziergang durch den Medienhafen, einem langen Arbeitstag oder vor einem Ausflug in die Nacht, zur Ruhe zu kommen und auszuspannen.

Das „Lido" ist täglich von 11 bis 1 Uhr geöffnet (vor dem 1. Mai sonntags geschlossen), die Küche durchgehend von 12 bis 23 Uhr.

mehr Infos unter:
www.lido1960.de/

Alkohol hält Insekten fit

Tiere haben zahlreiche Tricks entwickelt, um der Kälte zu trotzen: Fische verfallen in Kältestarre und Insekten produzieren Frostschutzmittel aus körpereigenem Glycerin

Februar und März sind normalerweise die Monate, in denen der Winter der Tierwelt ganz besonders schlimm mitspielt: Zwar werden die Tage schon wieder länger, gleichzeitig erreicht das Thermometer aber auch seinen Tiefpunkt – meist ebenso wie die körpereignen Fett- oder die angelegten Nahrungsvorräte. In der Tierwelt haben sich verschiedene und teilweise sehr kuriose Strategien entwickelt, um die Kälte schadlos zu überstehen.

Ameisen verkriechen sich bereits im Herbst in ihr Winternest: In mehreren Metern Tiefe etwa unter den Wurzeln eines großen Baumes ist es deutlich wärmer als draußen. Am tiefsten Punkt versammeln sich die Königin und die Arbeiterinnen und fallen in eine Art Winterschlaf. Allerdings sind sie nicht allein. Sie gewähren ihren „Haustieren", den Blattläusen, Unterschlupf. Denn sie stellen das Lieblingsessen der Ameisen her: Honigtautropfen. Für die Ameisen sind diese Tropfen wie für Menschen Schokolade. Im Winter fressen die Ameisen allerdings gar nichts, aber wenn die Frühlingssonne den Ameisenhaufen wärmt und die Insekten aufweckt, tragen sie ihre Blattläuse nach draußen und haben gleich was zum Naschen.

Foto: Photocase.de

Wenn die Seen zufrieren, sinkt auch die Körpertemperatur der Fische und verlangsamt sich ihr Kreislauf

Kuscheln im Knäuel

Bienen suchen die gegenseitige Nähe und ballen sich in ihrem Stock zu einem dichten Knäuel in dessen Mitte die Königin bei durchgehend bis zu 30 Grad vom Winter kaum etwas mitbekommt. Damit die Tiere außen nicht unterkühlen, wechseln sie regelmäßig, sozusagen zum Aufwärmen mit Tieren aus dem Inneren des Knäuels die Plätze.

Ähnlich halten es die Marienkäfer, die sich ebenfalls in Gruppen von bis zu 100 Tieren an einem geschützten Ort zusammenfinden, damit sie keinen direkten Frost abbekommen.

Denn Temperaturen von bis zu minus 15 Grad Celsius halten sie relativ gut aus, da sie wie viele andere Insekten in ihrer Körperflüssigkeit eine Art Frostschutzmittel, haben. Simpel gesagt, ihr Körper bildet Glycerin – eine Form von Alkohol – das sich in den Zellen ablagert. Der Gefrierpunkt der Zellflüssigkeit kann so auf minus zehn Grad Celsius und mehr gesenkt werden. So überstehen die Krabbler den Winter: betrunken, aber glücklich.

Die Marienkäfer ziehen noch einen Vorteil aus der Überwinterungs-Party: Wachen sie im Frühjahr auf, so finden sie in der Gruppe ganz leicht einen Partner, was Zeit, lange Wege und damit Energie spart.

Eine Massenunterkunft sucht sich auch der Schwarzgefleckte Bläuling, eine Schmetterlingsart. Während andere Schmetterlinge meist darauf vertrauen, dass ihre Eier oder Raupen an einem geschützten Ort überleben, während sie selber sterben, macht sich die Bläulings-Raupe sich im Herbst auf die Suche nach einer Ameisenstraße.

Die Krabbler vertilgen normalerweise jede Raupe auf Anhieb. Sobald aber der Bläulings-Nachwuchs von Ameisen umzingelt ist, sondert er auf seinem Rücken einen süßen Tropfen ab. Der schmeckt den Ameisen so gut, dass sie den Zuckerspender in ihren Bau schleppen, wo die Raupe – gegen den gelegentlichen Tropfen – nicht nur warm, sondern auch geschützt vor Feinden wie Vögeln oder Igeln überwintert.

Auch Fische leben übrigens von ihren Fettreserven, gleichzeitig fahren sie den Kreislauf langsam runter: Der Fisch passt seine Körpertemperatur der Wärme des Wassers an; wird das Wasser kälter, wird auch der Fisch kälter. Dann verbraucht er entsprechend weniger Energie, bewegt sich allerdings auch langsamer. Wird das Wasser im Frühjahr wieder wärmer, nimmt die Körpertemperatur des Fisches zu.

Einzige Ausnahme: Die Schleie hält einen Winterschlaf wie das Murmeltier. Sie gräbt sich in den Schlamm auf dem Seeboden ein und schläft, bis die Temperatur des Wassers wieder steigt.

Sein Ruf verrät ihn

Der Kuckuck ist der „Vogel des Jahres 2008"

Die Familie der Kuckucke umfasst rund 130 Arten. Sie besiedeln weite Teile der Alten und Neuen Welt. „Unser" Kuckuck ist die einzige Art in Mitteleuropa.

Der markante Ruf des Männchens war im Deutschen und Englischen („Cuckoo") namensgebend. Mit dem bekannten und weit zu hörenden Kuckucksruf markiert das Männchen sein Revier.

Mit 34 Zentimeter Körpergröße ist der Kuckuck etwa so groß wie ein Turmfalke. Aber er ist ein eher scheuer Vogel, der die Nähe des Menschen meidet. Meist ist er im Flug zu sehen. Dabei erinnert er ebenfalls ein wenig an einen Falken, doch sein Schwanz ist deutlich länger, sein Flügelschlag auffallend flach. Gerne sitzt er weithin sichtbar auf einem Busch oder Zaunpfahl.

Das Männchen ist überwiegend schiefergrau. Seine quergebänderte Unterseite erinnert an einen Sperber. Die Weibchen sind leicht rostfarben getönt. Ihre etwas schwächere Bänderung beginnt bereits an der Kehle. Besonders die Weibchen kommen aber auch in einer selteneren, kräftig rostbraunen und auch oberseits gebänderten Variante vor.

Der Kuckuck ist ein Insektenfresser. Zu seiner Lieblingsspeise zählen Schmetterlingsraupen, aber auch Heuschrecken, Käfer und Libellen. Solche Insekten werden meist von Sitzwarten aus gezielt angeflogen, Raupen dagegen von Blättern und Zweigen aufgesammelt. Weibchen verzehren auch Singvogeleier.

Männchen und Weibchen gehen keine längere Paarbindung ein. Die größte Besonderheit ist ihr Brutparasitismus: Nach genauer Beobachtung verteilt das Weibchen seine Eier gezielt auf die Nester anderer Vögel. Die Eiablage erfolgt in nur wenigen Sekunden.

mehr Infos unter:
http://www.nabu.de/m01/m01_05/07193.html

Foto: de.wikipedia.org

Beste Chancen für die Zukunft

Zuverlässigkeit und Aufgeschlossenheit sind für Binnenschiffer wichtig

Der Schiffsführer trägt eine hohe Verantwortung für die Ladung und das Fahrzeug.

Binnenschiffer ist ein moderner, verantwortungsvoller und abwechslungsreicher Beruf, den derzeit rund 6500 Männer und Frauen in Deutschland ausüben. Rund ein Drittel der Unternehmen der deutschen Binnenschifffahrt gehört zur Personen-, zwei Drittel zur Frachtschifffahrt.

Grundsätzlich kann jeder den Beruf „Binnenschiffer/in" erlernen, der die Vollzeitschulpflicht erfüllt hat, in der Regel mit Haupt- oder Realschulabschluss, und sich gesundheitlich eignet. Das heißt eine ärztliche Bescheinigung über eine Erstuntersuchung sowie eine Prüfung des Hör-, Seh- und Farbunterscheidungsvermögens bestanden hat, damit dem Aufstieg zum Schiffsführer keine gesundheitlichen Bedenken im Wege stehen. Wenn der Bewerber oder die Bewerberin dann noch Zuverlässigkeit, Entschlussfreudigkeit, Mut zur Verantwortung, Aufgeschlossenheit und Gemeinschaftsgeist, Freude an Teamwork, handwerkliches Geschick und technisches Interesse mitbringt, sind die Aussichten zur Verwirklichung des Berufswunsches gut.

Nach erfolgreicher Bewerbung bei einem Unternehmen dauert die Ausbildung drei Jahre und erfolgt wie allgemein üblich im dualen System, das heißt die Praxis lernen die Nachwuchskräfte an Bord eines Schiffes des Ausbildungsbetriebes und die theoretische Unterweisung am Schiffer-Berufskolleg Rhein. Hier besuchen der oder die Auszubildenden in jedem Ausbildungsjahr einen 12- bis 14-wöchigen Kurs. Die Ausbildung endet mit dem Oberstufen-Kurs und der erfolgreich bestandenen Abschlussprüfung.

Die Aufstiegschancen in der Binnenschifffahrt sind aufgrund der bestehenden Altersstruktur des Personals derzeit gut. Mindestens jeder dritte Arbeitnehmer im fahrenden Personal hat eine Schiffsführerstelle inne.

Schon während der drei Ausbildungsjahre erhalten die angehenden Binnenschiffer eine Grundvergütung, wie man sie nur in wenigen anderen Berufen findet: Derzeit beträgt sie im ersten Ausbildungsjahr 829,01 Euro im Monat. Bereits nach dem zweiten Ausbildungsjahr darf der Berufsanfänger als Matrose (fertiger Binnenschiffer) eingesetzt werden. Als diese verdienen sie später durchschnittlich zwischen 2.200 und 2.500 Euro brutto im Monat, als Schiffsführer in der Regel 3.000 bis 3.800 Euro. Weitere Fragen beantwortet der Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V., Schulschiff RHEIN, Postfach 17 04 28, 47184 Duisburg, Telefonnummer (02066) 22 88 0, E-Mail: info@schulschiff-rhein.de.

mehr Infos unter:
www.schulschiff-rhein.de

Ausgezeichnet ausgebildet

In Duisburg drücken angehende Binnenschiffer die Schulbank

Wenn die angehenden Binnenschiffer im Rahmen des dualen Systems die Schulbank drücken, dann tun sie das zumeist in Duisburg. 370 Schiffsjungen, wie die Azubis heißen, und 38 Schiffsmädchen werden am Schiffer-Berufskolleg Rhein zur Zeit unterrichtet. Das sind fast fünfmal mehr als noch vor zehn Jahren.

Die Containerschifffahrt ist einer der Einsatzorte für Matrosen.

Unterricht in Blockform

Die Schüler kommen jeweils für 13 Wochen an den Rhein, den Rest des Jahres verbringen sie an Bord – was einen Berufsschulbesuch wie in vielen anderen Berufen unmöglich macht.

Auch ansonsten hat sich die Ausbildung gewandelt, wie Lehrer Klaus Paulus berichtet: Heute werden nicht stumpf Lektionen gepaukt, sondern Lernfelder gelehrt. „Die Schüler stellen sich einer lebensnahen Situation, etwa dass der Schiffsjunge dem Schiffsführer bei der Bedienung der Maschinenanlage unterstützen soll." Dazu können sie in die Maschinenanlage, die in Homberg in einer eigenen Halle untergebracht ist. „An dem Motor kann er oder sie sich dann erst einen Überblick verschaffen. Was gibt es, worauf muss ich achten, wie funktioniert das. Die Schüler arbeiten gemeinsam an einem konkreten Thema. Jeder bringt sein bisheriges Wissen ein. Anhand von Fachinformationen ordnen sie ihre jeweiligen Vorkenntnisse in einen größeren Zusammenhang ein. Der Lehrer ist dabei ein Moderator, ein Berater für den Lernprozess, der sie unterstützt, einen Überblick zu erhalten und sich das Wissen zu verschaffen."

Radarfahrt und Schiffszeichen

Die Lehrinhalte sind ebenso weit gefächert wie die Ansprüche des Berufes. In das Lernfeld schiffstechnische Arbeiten fällt alles, was mit Maschinen und Motoren, Pumpen und Hydraulik zu tun hat. Im Bereich Ladungs- und Transportprozesse lernen die Jugendlichen, wie sie ein Schiff beladen, ohne es durchzubrechen, worauf bei Tankschiffen zu achten ist, wie ein Containertransport organisiert wird und in der Wasserstraßenlehre schließlich, wie man beispielsweise von Basel nach Berlin kommt.

Verkehrsrecht, Radarfahren am Simulator und die richtige Ernährung inklusive der Zubereitung stehen schließlich bei Schiffsbetriebsorganisation auf dem Lehrplan. Berufsbezogenes Englisch und Niederländisch (weil Niederländer und Belgier die meisten Schiffer auf dem Rhein stellen) sowie Mathematik als Differenzierungsfach runden den Stundenplan ab.

„Alles in allem erhält ein Binnenschiffer eine sehr umfassende Ausbildung, um ein Leben und erfolgreiches Arbeiten auf der Einheit Schiff zu ermöglichen", fasst Paulus zusammen.

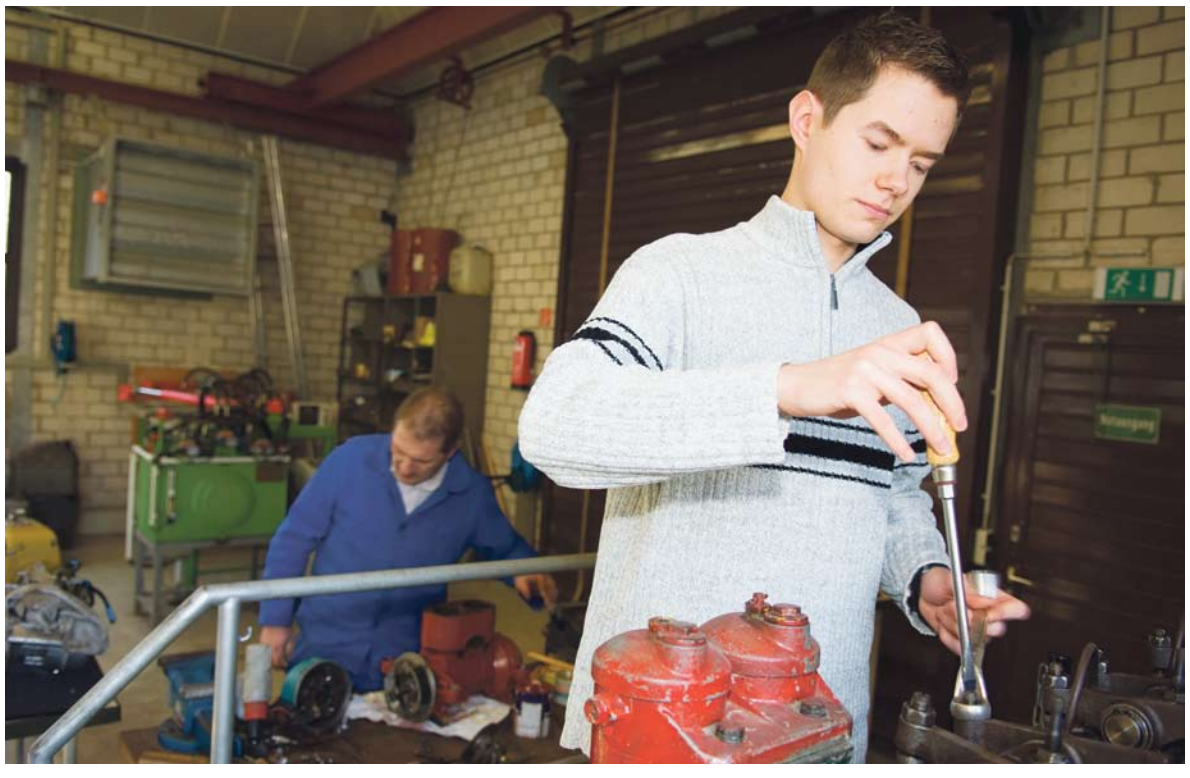
Die angehenden Matrosen kommen aus der gesamten Bundesrepublik sowie aus der Schweiz, und Luxemburg. Derzeit sind es vor allem Auszubildende aus der Personenschifffahrt, die derzeit meist Winterruhe hat, worauf das Kolleg Rücksicht nimmt.

Neben den den Binnenschiffern bildet das Schiffer-Berufskolleg auch Boots- und Schiffsbauer sowie Fachkräfte für Hafenlogistik aus.

mehr Infos unter:
www.du.nw.schule.de/sbk/

Nie am eigenen Berufswunsch gezweifelt

Fabian Dörbaum möchte Schiffsführer werden: vielfältiger Beruf und starker Zusammenhalt an Bord



Viel Praxis bestimmt die Ausbildung von Fabian Dörbaum an Bord und im Schiffer-Berufskolleg.

„Binnenschiffer ist bei uns Familienberuf, ich kenne das von Klein auf und deshalb lag es nahe, dass auch ich Binnenschiffer werde." An seinem Berufswunsch zweifelte der 18-jährige Fabian Dörbaum nie. Aus gutem Grund: Seine Eltern sind Eigentümer des in Düsseldorf liegenden „MS Warsteiner", mit dem sie für die bekannte Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschifffahrt Passagiere transportieren. „Da bin ich reingewachsen, und es hat mich immer interessiert." Entsprechend bewarb er sich nach seinem erweiterten Realschulabschluss in seiner Heimatstadt Hameln erfolgreich um eine Ausbildung zum Matrosen.

Allrounder gesucht

Derzeit steht er im zweiten Lehrjahr und hat seine Berufswahl keinen Moment bereut. „Die Arbeit ist so, wie ich sie mir vorgestellt und von Klein auf miterlebt habe – auch wenn ein paar Sachen etwas anders sind."

Dörbaum muss an Bord zahlreiche Aufgaben erfüllen: Er packt beim Los- und Festmachen mit an, bei der Betreuung der Gäste wie bei der Fahrkartenkontrolle oder wenn wie am Anleger Duisburger Schifferbörse der Abstand zum Ausstieg groß ist.

„Aber natürlich bin ich auch für technische Sachen zuständig, muss etwa im Maschinenraum kontrollieren, ob alles in Ordnung ist."

Auch kleinere Reparaturarbeiten gehören zu seinen Aufgaben, egal ob Holz, Metall oder Sanitär. „Man muss schon Allrounder sein. Wo man gebraucht wird, ist man auch und hilft." Es ist nicht zuletzt diese Vielfältigkeit, die für den 18-Jährigen die Faszination seines Berufes ausmacht.

Die Schule, so berichtet er mit Überzeugung, sei in Ordnung. „Es macht Spass. Da wir alle zusammen auf dem Schulschiff untergebracht sind, ist die Klassengemeinschaft stärker ausgeprägt als auf allgemeinbildenden Schule, es gibt mehr Zusammenhalt, mehr Kollegialität, was ja auch später im Beruf wichtig ist." Denn an Bord gibt es eine enge Gemeinschaft, die zusammenarbeiten und -halten muss.

Und auch für seine weitere Karriere hat der 18-Jährige bereits klare Vorstellungen: Er möchte gerne Schiffsführer werden.

Wichtige Kontakte knüpfen

Schulschiff „Rhein" in Duisburg ist Aus- und Weiterbildungsstätte

Da die Schiffsjungen und -mädchen des Schiffer-Berufskollegs in Duisburg-Homberg während des Blockunterrichts nicht nach Hause können – schließlich kommen sie aus der ganzen Bundesrepublik und dem benachbarten Ausland nach Duisburg – musste für sie eine Unterbringungsmöglichkeit gefunden werden: an Bord des Schulschiffes „Rhein" im Homberger Stadthafen, wenige Meter vom Rhein entfernt.

Doch sind die beiden Schiffe des Arbeitgeberverbandes der deutschen Binnenschifffahrt (AdB) mehr als nur eine schwimmende Unterkunft: In dem Aus- und Weiterbildungszentrum bereitet die Mannschaft aus profilierten Ausbildern rund um Schulschiff-Kapitän Lothar Barth die angehenden BinnenschifferInnen mit ergänzenden praktischen Unterweisungen auf die Abschlussprüfung bei der IHK Duisburg vor. „Unser Ziel ist es, das Selbstbewusstsein der Schülerinnen und Schüler zu stärken, sie zu ermutigen, eigene Gedanken zu entwicklen, sie selbstbewusst und verantwortlich einzubringen", betont Kapitän Barth. Die moderne Bordküche sorgt für das leibliche Wohl der Schiffsjungen und Schiffsmädchen.

Die Schulschiffe liegen seit 1948 im Homberger Stadthafen vor Anker. Im August 1984 lieferte die Meidericher Schiffswerft ein neues Schulschiff im Auftrag des AdB aus. Es wurde ausschließlich vom Gewerbe finanziert.

Interessante Verbindungen

Der AdB bietet neben der Unterkunft für die angehenden BinnenschifferInnen jedes Jahr eine auf das Gewerbe ausgerichtetes Weiterbildungsprogramm. Wer das Angebot zur Qualifizierung nutzt, legt eine solide Grundlage für fachliches und persönliches Weiterkommen im Beruf, wirbt der Kapitän. Denn das Schulschiff sei auch ein besonderer Ort, Netzwerke aufzubauen. Nicht nur, dass sich durch die gemeinsame Unterbringung des Nachwuchses enge Kontakte ergeben. An Bord hat der Nachwuchs die Gelegenheit, Matrosen und Schiffsführer zu treffen, sie nach ihren Erfahrungen und Tipps zu fragen oder sich nach offenen Stellen zu erkundigen.

„Wir sind schon einzigartig, ein ungewöhnliches aber sehr gut funktionierendes System", meint Barth. „Die Verbindungen untereinander, zu den Ausbildungsbetrieben, dem Schiffer-Berufskolleg, diese Verflechtung und enge Zusammenarbeit, das hat man nicht in allen Berufen."

Das Schulschiff „Rhein" im Homberger Stadthafen ist Aus- und Weiterbildungsstätte.

Initiative bildet erfolgreich aus

Verein entlastet seine Partner bei der zeitaufwendigen Organisation

Andreas Brahms (links) und Geschäftsführer Udo van Koeverden von der Ausbildungsinitiative.

Der größte deutsche Ausbilder für Binnenschiffer ist kein Unternehmen, sondern die Ausbildungsinitiative Binnenschifffahrt (abi). Ein im Jahr 1997 von Repräsentanten der Partikulier- und Reedereischifffahrt nach Vorarbeit des Arbeitgeberverbandes der deutschen Binnenschifffahrt e.V. (AdB) aus der Taufe gehobener Verein, wie Mitglied Andreas Brahms erklärt.

„Es war das Bestreben des Arbeitgeberverbandes und von in der Ausbildung Tätigen, einen Partner für Kleinunternehmer und Partikuliere zu schaffen, der federführend die Dinge während der Ausbildung begleiten kann, zu der der Binnenschiffer mit seinen vielfältigen Aufgaben an Bord nicht kommt. Wir wollen ihm durch finanzielle und organisatorische Hilfestellung in die Lage versetzen, sich an der Ausbildung zu beteiligen."

Denn bis Anfang der 90er Jahre lag die Hauptlast der Ausbildung bei den großen Reedereien. Seitdem stellen als Folge des Strukturveränderungsprozesses in der Binnenschifffahrt Partikuliere und kleine Reedereibetriebe das Gros der Fahrzeuge der deutschen Binnenschiffsflotte und somit auch der potentiellen Ausbildungsplätze. Es erwies sich jedoch als schwierig, in kleinen Organisationseinheiten auszubilden. Erschwerend kam die schlechte Auftragslage in den 90er Jahren hinzu.

Immer mehr Berufsfremde

Aktuell betreut „abi" 33 Auszubildende. „Junge Menschen, die sich bei uns direkt bewerben oder Kontakt zu ausbildungswilligen Partner haben, aber das Know-how suchen und sich dann hier melden", so Brahms.

Während die Bewerber früher fast immer einen Bezug zur Binnenschifffahrt hatten, handelt es sich heute in der Mehrzahl um Berufsfremde. „Sie haben von den Möglichkeiten und der Vielfalt der Binnenschifffahrt gehört und interessieren sich nun." Denn der Beruf, so Brahms mit Überzeugung, sei sehr interessant: „Binnenschiffer ist ein technischer Beruf, in dem man ein relativ freies Leben hat und auch Bezahlung und Freizeit stimmen. Selbst wenn es eine andere Form des Arbeitslebens ist, als man es vielleicht von Land kennt."

Und die Binnenschifffahrt biete sehr gute Perspektiven. Derzeit werde mehr Personal gesucht, als vorhanden ist. „Und für die nächsten drei bis fünf Jahren rechnen wir mit einem ganz erhöhten Bedarf an Schiffsführern. Wenn ein junger Mann oder eine junge Frau heute seine Prüfung besteht, Spaß am Beruf hat und sich der Verantwortung stellt, kann er oder sie in relativ kurzer Zeit – nach sieben bis acht Jahren im Durchschnitt – Schiffsführer werden. Und jedes Schiff ist ein kleines Unternehmen und eine Betriebsstätte und der Schiffsführer ist der Vertreter des Unternehmens vor Ort."

Alles in allem ist „abi" ein Riesenerfolg. „Mit dem wir so auch nicht gerechnet haben. Abi kam zur richtigen Zeit - und ist auch ein Beispiel für die richtige Verwendung von Fördermitteln."

Weitere Informationen: Verein „Ausbildungsinitiative Binnenschifffahrt", Königstr. 59, 47198 Duisburg, Telefon (02066) 20 99 20.

Das Arbeitstier der Bahn

Funkgesteuerte Lok ist für den Rangierdienst unersetzlich

Klein aber fein, diese Beschreibung passt genau auf die „Köf III", die kleinste und vielseitigste Zugmaschine der Neusser Eisenbahn. Köf ist die offizielle Bezeichnung, die sich von „Kleinlok mit Dieselmotor und hydraulischer Kraftübertragung" ableitet.

Die ersten Köfs taten bereits vor dem zweiten Weltkrieg bei der Deutschen Reichsbahn ihren Dienst, und zwar in den Leistungsgruppen I (bis 39 PS/ 28,7 kW) und II (bis 149 PS/ 110 kW) Sie kamen meist auf kleinen bis mittleren Bahnhöfen für die dort mehr oder weniger häufig anfallenden Rangierarbeiten zum Einsatz. Das verkürzte die Fahrzeiten der durchfahrenden Güterzüge, deren Mannschaft die einzelnen Waggons nicht selber verschieben musste. Die Köfs gehörten dabei oft zum Inventar der Bahnhöfe.

Klein und stark: die Köf der Neusser Eisenbahn.

In der Zeit des wirtschaftlichen Aufschwungs in der Phase des „Wirtschaftswunders" wurden jedoch die Waggons immer schwerer, was die Leistungsfähigkeit der Modelle I und II teilweise deutlich überstieg. Da aber das Verkehrsaufkommen vor allem auf kleinen und mittleren Bahnhöfen die Anschaffung einer großen Rangierlok nicht rechnete, definierte die Deutsche Bundesbahn Mitte der 50er Jahre die Leistungsgruppe III mit maximal 250 PS/ 184 kW. Für die käme, so stellte sich schnell heraus, die betagte Konstruktion der Leistungsgruppen I und II nicht mehr in Frage. Deshalb wurde das Badener Unternehmen Gmeinder & Co beauftragt, eine neue Lok zu konstruieren. Die Mitarbeiter hatten bereits langjährige Erfahrung mit den Bau der Vorgängermodelle.

Eine hohe Funktionalität

Der abschließende Entwurf zeichnet sich vor allem durch eine hohe Funktionalität aus: Auf dem stabilen Außenrahmen ruht zum einen der Vorbau mit dem Motor zum anderen hinten das Führerhaus. Es ermöglicht eine hervorragende Sicht in alle Richtungen, ist aber auch abnehmbar, wenn die Lok an einen anderen Einsatzort oder in eine Werkstatt verlegt werden soll. Dann wird sie einfach auf einen Transportwaggon gestellt, was deutlich schneller ist, als wenn sie aus eigener Kraft fahren müsste.

Die Pufferbohlen wurden wegen der für den Rangierdienst typischen Belastungen stoßabsorbierend ausgeführt. Zudem sind sie relativ einfach und schnell austauschbar.

Um die Personalkosten im Rangierdienst noch weiter zu senken, experimentierte die Deutsche Bahn ab 1984 mit Funkfernsteuerungen für Rangierloks. Vorher bestand die Besatzung einer Rangiereinheit immer aus zwei Mann: dem Kleinlokbediener und einem Rangierer, der bei geschobenen Rangiereinheiten an der Zugspitze mitfuhr und den Lokführer per Rangierfunk einwies. Die Überlegung war nun, den Kleinlokbediener gänzlich einzusparen und die Steuerung des Zuges mit Hilfe einer Funkfernsteuerung in die Hände des neu geschaffenen Lokrangierführers zu legen.

Antworten auf fast alle Fragen

Das Immobilienmanagement der NDH unterstützt die Kunden bei vielen kleinen und großen Problemen

Die Grundstücke der Neuss Düsseldorfer Häfen betreut der Leiter Immobilienmanagement, Manfred Abels, mit derzeit acht Mitarbeitern: Sie zeichnen für Grundstücke und Mietobjekte verantwortlich, aber auch für Wasser-, Bahn- und Straßenflächen – insgesamt 3,3 Millionen Quadratmeter.

Manfred Abels und seine Mitarbeiter vom Immobilienmanagement stehen immer für die Kunden bereit.

Allererste Anlaufstelle

Auf den Grundstücken arbeiten insgesamt rund 5.500 Menschen. Für sie ist das Immobilienmanagement die erste Anlaufstelle bei Anfragen aller Art, die dann wiederum je nach Bedarf die Fachkollegen aus den anderen NDH-Profitcentern einbinden. Dabei reicht das Aufgabengebiet des Immobilienmanagements enorm weit. Es umfasst das komplette Spektrum von Vertragswesen, Bewirtschaftung, Unterhaltung sowie das Bearbeiten von Grundsteuer und Grundbuchangelegenheiten, wie Abels aufzählt. Die Mitarbeiter unterstützen bei Firmengründungen, helfen ausländischen Ansiedlern unter anderem, die Hürden der deutschen Bürokratie zu nehmen. Wenn zum Beispiel auswärtige Firmen mit zwei oder drei eigenen Mitarbeitern eine Idee verwirklichen möchten, aber noch keinen Buchhalter oder Hausmeister haben – auch dann hilft die Immobilientruppe.

„Wir bemühen uns Antworten zu finden. Wo ist das Amtsgericht, was mache ich mit dem Steuerbescheid? Beinahe jede Frage landet bei uns. Das kann auch die Kaffeemaschine sein, die kaputt gegangen ist", erzählt Abels.

Komplette Betreuung

Die Mitarbeiter lösen aber auch große Aufgaben mit Bravour, erstellen komplette Objekte für die Mieter, bauen vorhandene Gebäude um und reißen auch schon mal alte Gemäuer ab, wenn sie nicht mehr den Anforderungen genügen. Denn nicht nur die Flächen, auch mehr als jedes fünfte Gebäude gehört den NDH. Die Mieter können auf Wunsch auch eigene Gebäude und Aufbauten errichten – die dann bei Beendigung des Mietverhältnisses vertragsgemäß entfernt werden müssen.

Flexible Lösungen finden

Positive Bilanz: 250 neue Arbeitsplätze im vergangenen Jahr

Die vielfältigen Aufgaben erfordern von der Abteilung Immobilienmanagement Durchhalte- und Einfühlungsvermögen, Fantasie und Flexibilität. Abwechslungsreiche Aufgaben, bei denen die Mitarbeiter zwar eher im Hintergrund bleiben, aber eine wichtige Rolle spielen: „Sie sind die Schaltstelle. Man kann sich zurücklehnen und alles laufen lassen oder Chancen und damit Mehreinnahmen verwirklichen."

Dass Tag und Nacht eine Rufbereitschaft zur Verfügung steht, ist für Manfred Abels selbstverständlich: „Wir haben einen relativ sicheren Arbeitsplatz, und von uns hängt es ab, dass auch andere Arbeit haben. Arbeitsplätze schaffen – daran werden wir neben dem Profit gemessen."

So ermöglichte das Immobilienmanagement 2007, dass etwa 250 neue Arbeitsplätze in den Häfen geschaffen wurden. Neben der positiven Arbeitsplatzbilanz stimmt auch die wirtschaftliche Bilanz: Die Mieterträge belaufe sich auf rund 13 Millionen Euro im Jahr. „Damit bilden wir eine starke wirtschaftliche Säule mit einer nachhaltigen und sicheren Einnahmenseite und schaffen damit Optionen für den operativen Bereich", erklärt Abels mit Stolz. „Das ist unsere Aufgabe: Nachhaltige Wertschöpfung aus den Grundstücken zu realisieren, für das Unternehmen und für die Region", fasst er zusammen. „Wir machen hier aktive Wirtschaftsförderung."

Die NDH-Verwaltung, auch ein Gebäude das die Mannschaft betreut.

Die NDH betreiben beinahe ausschließlich eine Vermietungspolitik, meist für Firmen, die die Umschlagseinrichtungen nutzen: „Unsere Vision ist der Hafen und nicht nur einfach die Vermietung freier Flächen."

Denn freie Flächen, zumal mit der exzellenten Anbindung eines Hafens, sind rar und gefragt: „Wir bemühen uns, den Kontakt zu den Kunden permanent zu halten, so dass keine Freiflächen entstehen. Wenn einmal ein Grundstück frei wird, nennen uns die Kunden oft ein oder zwei neue Interessenten, so dass wir schnell neu vermieten können", erklärt Abels.

Um dem Hafen die notwenige Flexibilität zu ermöglichen, schnell die Wünsche und Anforderungen neuer Kunden zu erfüllen, ist die Kreativität der Mitarbeiter permanent gefordert, möglichst viel aus den vorhandenen Flächen zu machen. Im Gespräch mit den Kunden werden dann zum Beispiel Möglichkeiten entwickelt, Pläne auch auf 10.000 Quadratmetern zu verwirklichen, für die zunächst 15.000 veranschlagt waren. Das schont die wichtige Ressource Boden – und spart den Kunden Kosten.

Oder die Mitarbeiter schaffen kurzfristige Lösungen: „Bei Bedarf vermieten wir auch für Zeiträume zwischen einem Tag und drei Monaten oder bieten Zwischennutzungen an, wenn wir noch nach langfristigen Möglichkeiten suchen."

Impressum

Herausgeber: *Rainer Schäfer (verantwortlich) ■ Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG ■ Hammer Landstr. 3 ■ 41 460 Neuss ■ Telefon: (0 21 31) 53 23 - 0 ■ Fax: (0 21 31) 53 23 - 1 05 ■ info@nd-hafen.de*
Redaktion und Produktion: *Schrift-Steller, A. Fröning u. S. Ondrazek GbR ■ Bredeneyer Straße 77 ■ 45 133 Essen ■ info@schrift-steller.de* **Chefredakteur:** *Andreas Fröning ■ Telefon: (01 51) 52 56 56 34 ■ Fax: (07 21) 1 51 30 59 96 ■ andreas@schrift-steller.de* **Art Direction und Produktion:** *Sascha Ondrazek* **Foto:** *Tanja Pickartz (soweit nicht anders ausgezeichnet)* **Schlussredaktion:** *Stefanie Kurkamp*
Druck: *Axel Springer AG ■ Druckerei Essen-Kettwig ■ Im Teelbruch 100 ■ 45 219 Essen ■ (0 20 54) 1 01 - 4 74 ■ helmut.janzen@axelspringer.de*

Geburtstagsparty und Fachkongress

Vor 100 Jahren wurde das Neusser Hafenbecken 1 in seiner heutigen Gestaltung feierlich eröffnet

Die Neuss Düsseldorfer Häfen (NDH) haben in diesem Jahr allen Grund zum Feiern: Vor 100 Jahren wurde die Ringbahn fertig gestellt, das Hafenbecken 1 offiziell in seiner heutigen Form in Betrieb genommen und zudem wichtige Unternehmen angesiedelt. Die Keimzelle der heutigen Hafenanlagen. Von Anfang an hatten die Planer nicht nur das Becken an der Innenstadt, sondern auch mögliche weitere Umschlagseinrichtungen eingeplant und vorskizziert. Die dann auch in der Form umgesetzt wurden, wie ein Blick auf den heutige Hafenplan zeigt.

Für die NDH sind diese Meilensteine der Unternehmensgeschichte ein gern genutzter Anlass, die Bürger zu einem Fest einzuladen. Den Anfang macht am Donnerstag, 24. April. und Freitag, 25. April, eine Neuauflage des Hafentages. Mit dem Fachkongress zu Fragen der Logistik und der Hafenwirtschaft möchten die NDH an den großen Erfolg des Erstlings vor zwei Jahren anknüpfen. Doch während damals die Hanse und ihre Verbindungen im Vordergrund standen, dreht sich dieses Mal alles um die Globalisierung.

Ort des Kongresses ist wieder die bewährte „Eventhalle" im Neusser Hafen, deren umsichtiges Team schon die Gäste beim Erstling umfassend betreute.

Voraussichtlich am Sonntag, 27. April, schließt sich ein Hafenfest für alle an. Vorbild ist die ebenfalls sehr erfolgreiche Feier anlässlich des 100. Geburtstages der Neusser Eisenbahn, die zahlreiche Freunde und Gäste auf den großen Parkplatz gegenüber der NDH-Verwaltung lockte.

Auch dieses Jahr soll den Besuchern ein ebenso unterhaltsames wie kurzweiliges und lehrreiches Programm geboten werden. Unter anderem ist vorgesehen, die Geschichte des Hafens und der Ringbahn mit Informationstafeln, Modellen und anderen Anschauungsstücken in einer kleinen Ausstellung vorzustellen. Über die wichtigsten Daten soll – analog zur Geschichte der Neusser Eisenbahn – eine übersichtlichen Broschüre informieren.

Über weitere Details der Planung möchte das Team um NDH-Marketing-Abteilungsleiter Thomas Düttchen noch nicht zu viel verraten: „Die Bürger dürfen gespannt sein und können sich jetzt schon auf das Wochenende freuen."

Zahlreiche Gäste konnten Rainer Schäfer (2.v.l.) und Ulrich Gross (3.v.l.) beim ersten Hafentag begrüßen.

Ein Ausflug auf dem Fluss

Zehn einfache Fragen beantworten und gewinnen!

Frage 1: Wie viele Tonnen Schiffsgüter wurden in den NDH 2007 umgeschlagen?
- **S** über 5 Millionen Tonnen
- **L** über 7,5 Millionen Tonnen
- **O** über 10 Millionen Tonnen

Frage 2: Welche Stadt hatte 2007 den weltweit umschlagstärksten Containerhafen?
- **S** Singapur
- **C** Shanghai
- **O** Shensen

Frage 3: In welcher Maßeinheit geben Experten die Umschlagszahlen für Container an?
- **K** TEE
- **T** TEU
- **H** TELL

Frage 4: Wie viele Poldergebiete gibt es in Neuss?
- **S** Neun
- **O** Sechs
- **E** Drei

Frage 5: Was produzieren einige Insekten im Winter?
- **R** Alkohol
- **M** Brot
- **N** Salz

Frage 6: Wie lange dauert die Ausbildung zum Matrosen?
- **O** Ein Jahr
- **R** Zwei Jahre
- **H** Drei Jahre

Frage 7: Welches Tier ist „Vogel des Jahres"?
- **D** Kleiber
- **A** Kuckuck
- **T** Kohlmeise

Frage 8: Wie hoch liegt die Hochwassermarke II auf der Höhe von Krefeld?
- **U** 5,67 Meter
- **S** 8,80 Meter
- **A** 12,73 Meter

Frage 9: Vor wie viel Jahren legte das erste Kreuzfahrtschiff auf dem Rhein ab?
- **V** Vor 260 Jahren
- **A** Vor 160 Jahren
- **E** Vor 60 Jahren

Frage 10: Was tauschten griechische Händler in Südfrankreich mit den Galliern?
- **N** Zinn
- **Y** Kaninchen
- **R** Sklaven

Lösungswort:

Wir möchten Sie zusammen mit der Weißen Flotte Düsseldorf wieder herzlich einladen: zu einer Panoramafahrt auf einem ihrer Schiffe. Jetzt im Frühling sicherlich ein unvergessliches Ereignis. Auch dieses Mal gibt es wieder drei mal zwei Gutscheine zu gewinnen.

Dazu müssen sie lediglich die richtigen Antworten auf die zehn Fragen finden – dabei hilft Ihnen sicherlich ein Blick in diese Ausgabe der Hafen-Zeitung oder ins Internet. Die richtige Antwort des Januarrätsels lautete „Lokomotive", die Gewinner wurden benachrichtigt.

Einfach die entsprechenden Buchstaben der richtigen Antwort nacheinander notieren und das Lösungswort bis zum 1. März (es gilt das Datum des Poststempels) an Hafen-Zeitung, Andreas Fröning, Oststraße 194, 47057 Duisburg, auf einer Postkarte oder an die E-Mail info@schrift-steller.de senden. Zudem freuen wir uns wie immer über Ihre Anregungen, Tipps und Rückmeldungen, wie sie die Hafen-Zeitung finden. Der Rechtsweg ist natürlich ausgeschlossen, die glücklichen Gewinner werden von uns benachrichtigt.

Wir wünschen allen Teilnehmern viel Glück.