Neuss Düsseldorfer
HAFEN ZEITUNG | MÄRZ 2009 www.hafen-zeitung.de

Guido Trappen arbeitet da, wo das Herz des Hafens pulsiert: im Bahnhof
Seite 14

Ticker: Henkel handelt verantwortlich +++ NRW-Verkehrsminister vereidigt +++ Chinas Tor zur Welt +++ Von Ameisen lernen +++ Mehr Öffentlichkeitsarbeit erforderlich +++ Die NDH-Abteilung Technik +++ Preisrätsel

Ein Ferrari als Dienstfahrzeug

Feuerrotes Kraftpaket bewegt im Terminal schnell und sicher schwere Container.

Wenn sich einige Mitarbeiter des Düsseldorfer Containerterminals DCH morgens ganz besonders auf ihre Arbeit freuen, dann liegt das auch daran, dass sie in einen Ferrari als Dienstfahrzeug steigen dürfen. Doch nicht etwa in einen feuerroten Sportwagen sondern einen ebenso roten, leistungsstarken und großen Reach Stacker gleichen Namens. Reach Stacker sind überdimensionale Gabelstapler, die dazu eingesetzt werden, große Container auf dem Terminalgelände zu bewegen.

Für Betriebsleiter Klaus Fürchtenicht ist es natürlich nicht der Name, sondern die hohe Qualität, die für die Fahrzeuge spricht: „Wir setzen nicht nur Reach Stacker des italienischen Herstellers, sondern auch der Marke Kalmar ein", erklärt er. Beide zeichne neben der hervorragenden Verarbeitung und überzeugenden Leistungsdaten die günstigen Wartungskosten, eine hohe Zuverlässigkeit sowie dadurch geringe Ausfallzeiten aus. „Und wir benötigen Geräte, die sicher, schnell und zuverlässig arbeiten", so Fürchtenicht. Schnelligkeit, gute Bedienbarkeit und Sicherheit sind Komponenten, die in einem Containerterminal mehr als irgendwo sonst gefragt sind, wo es um einen schnelle Umschlag der großen Kisten geht. Denn die Binnenschiffe fahren nach einem engen Zeitplan.

Zudem gilt es, die Werte in den Containern ebenso wie die Gesundheit der Mitarbeiter bestmöglich zu schützen. Das lässt sich der Terminalbetreiber dann auch zwischen 400.000 und 500.000 Euro kosten. Damit kosten die Reach Stacker sogar noch mehr als die meisten Sportwagen-Modelle. Mit deren Hersteller hat der Ferrari übrigens nichts zu tun. Wie Fürchtenicht erklärt, handelt es sich um eine zufällige Namensgleichheit: „In Italien ist Ferrari ein Name wie bei uns Schulze oder Meier. Und da gibt es eben zwei Firmen, die diese Bezeichnung tragen."

Gemeinsam

Die Bedeutung der Häfen stellten die fünf norddeutschen Ministerpräsidenten bei ihrem jährlichen Treffen heraus: „Die Häfen zählen zu den Entwicklungsmotoren der Wirtschaft in allen norddeutschen Ländern. Der Güterumschlag in den Häfen wird nach Ende der Wirtschaftskrise wieder rapide ansteigen. Zudem gewinnen die Häfen zunehmend als attraktive Industriestandorte an Bedeutung. Wir sind uns deshalb einig, dass Hafeninfrastruktur und Hinterlandanbindungen weiter verbessert werden müssen", sagte Mecklenburg-Vorpommerns Ministerpräsident Erwin Sellering.

Frühjahr kommt mit Hochwasser

Das Frühjahr ist am Rhein immer auch die Zeit der Hochwasser. Doch was wir heute als lästig oder sogar gefährlich erleben, war früher für die Landwirte überlebenswichtig: Die Fluten hinterließen eine feine Schicht aus fruchtbarer Erde, in der viele Nutzpflanzen besonders gut gediehen.

Maersk

Der im Auftrag der Reederei Maersk Line neu gebaute Containerriese „Marit Maersk" lief auf seiner Jungfernreise erstmals den Hamburger Hafen an. Mit einer Länge von 367 Metern ist das Schiff 15 Meter länger als alle anderen Containerschiffe, die bislang im Hamburger Hafen Station machten.

Magdeburg

Die Magdeburger Hafen GmbH fuhr vergangenes Jahr ihr bislang bestes Ergebnis ein. Der Umsatz stieg um 30,5 Prozent auf 9,9 Millionen Euro. Etwa drei Millionen Tonnen Güter wurden in Magdeburg und in der zum Unternehmen gehörenden Schönebecker Hafen GmbH umgeschlagen.

Mitglied

Im Rahmen der Feierlichkeiten von 800 Jahren Stadt- und 750 Jahren Stapelrecht haben die Bürger von Stade bald noch etwas zu bejubeln: In diesem Jahr wird die Stadt ganz offiziell Mitglied in der Hanse. Am 2. Mai verleiht dazu Ministerpräsident Christian Wulf die offizielle Urkunde. Zwei Wochen später findet ein großes Hanse-Fest für die Bürger statt.

Nachhaltig handeln

Die derzeitige Krise übertrifft in der Rasanz und den Auswirkungen viele Befürchtungen noch und wir stehen derzeit vor gewaltigen Herausforderungen. Aber man muss sagen, dass wir auf einem hohen Niveau klagen: In den vergangenen Jahren sind auch die Häfen immens und stetig gewachsen – sowohl in den Binnen- als auch den Seestandorten.

Aufgrund des überproportionalen Wachstums in den Prognosen – die bislang immer übertroffen wurden – bin ich mir sicher, dass wir aktuell vor einer Wachstumsdelle stehen, die überwunden werden wird. Die Binnenhäfen werden wieder wachsen, auch wenn wir uns vielleicht von zweistelligen Zuwachsraten verabschieden müssen. Und deshalb kann es für die Häfen nur bedeuten, dass wir heute planen und morgen realisieren, um übermorgen gewappnet zu sein.

Deshalb fordert der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen nicht nur Konsumimpulse, sondern nachhaltige Investitionen in die Infrastruktur, die dafür sorgen, dass die Wirtschaft für die Zukunft gesichert wird. Wenn der Bedarf an Infrastrukturmaßnahmen entwickelt und beschrieben wird, muss zudem gewährleistet sein, dass die Investitionen gerade in Binnenwasserstraßen langfristig verstetigt werden. Das sind keine kurzfristigen Maßnahmen – sie erfordern längere Zeiträume. Nachhaltigkeit ist das Stichwort, nachhaltig muss auch das zukünftige Vorgehen sein. Es kann und darf nicht sein, dass jetzt immense Summen ausgegeben werden, wir aber 2015 keine Mittel mehr übrig haben.

RAINER SCHÄFER

Willkommen

Im Hafen ist uns jeder willkommen. Wir freuen uns, wenn die Nachbarn Interesse an unserem schönen Standort zeigen. Deshalb geben wir auch die Hafenzeitung heraus: Wir möchten mit, wie wir meinen, berechtigtem Stolz zeigen, was wir machen, was wir aufgebaut haben und was wir weiter vorhaben.

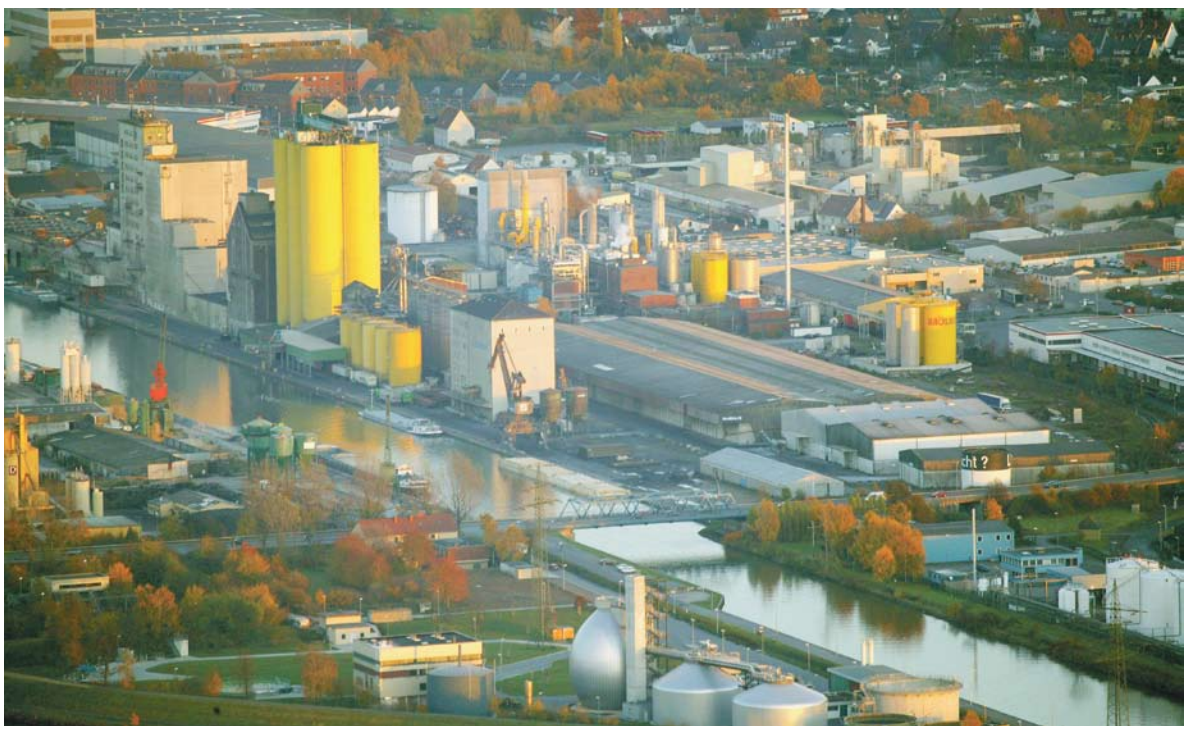
Aber, wie die für 2008 unter dem Strich wieder erfreulichen Zahlen zeigen, ist der Hafen ein Industriegebiet. Hier brummt es, wird jeden Tag hart gearbeitet. Hafen sichert Arbeitsplätze und schafft Kaufkraft – und natürlich auch Steuereinnahmen. Nicht nur bei NDH, sondern auch bei den rund 300 Firmen, die sich in Reichweite der Kais niedergelassen haben – vom mittelständischen Logistikexperten bis zum global agierenden Konzern.

Dass das in einer Umgebung passiert, die andere zu einem Sonntagsausflug oder Freizeitgestaltung einlädt, freut uns. Diese Mischung aus vielen für sich schon herausragenden Details, der scheinbare Widerspruch von Angleridylle und Wirtschaftskraft, zeichnen den Hafen aus. Aber dieses Zusammenspiel funktioniert nur, wenn alle Seiten aufeinander Rücksicht nehmen, sich nicht nur an die Gesetze halten, sondern auch Verständnis für die Bedürfnisse und Belange der anderen haben. Wenn also bestimmte Bereiche Spaziergängern oder Anglern verschlossen bleiben, dann geschieht das nicht aus Böswilligkeit, sondern weil auch wir gesetzliche Auflagen erfüllen müssen oder ganz einfach gerade an der Arbeit sind.

ULRICH GROSS

Zu kurze Sicht der Dinge

Verband bezweifelt nachhaltige Wirkung des Konjunkturpakets.



Die Entwicklung von Wasserstraßen und Häfen - wie hier in Hamm - erfordert langfristige Ansätze.

Die zusätzlichen Mittel für die Wasserstraßeninfrastruktur in den Konjunkturpaketen verführen nach Ansicht des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) zu einer zu kurzen Sicht der Dinge. „Das Konjunkturprogramm steht in vielen Punkten dem im letzten Jahr vorgestellten Masterplan Güterverkehr und Logistik sogar entgegen", bedauert BÖB-Präsident Rainer Schäfer.

Der Ansatz, Kerninfrastrukturen zu definieren und strategisch zu entwickeln, werde konterkariert, wenn jetzt kurzfristig Mittel umgeschichtet werden, um zum Beispiel eine große Anzahl von Umgehungsstraßen zu finanzieren, warnte Schäfer.

Der BÖB mahnt eine langfristige Strategie für die Wasserstraßeninfrastruktur an und weist in diesem Zusammenhang noch einmal darauf hin, dass diese Vorgaben durch das in Arbeit befindliche Nationale Hafenkonzept gemacht werden müssten. „Eine andere Ausrichtung des Konzeptes bedeutet nicht zuletzt einen enormen Zeitverlust, da derzeit im Bereich der Wasserstraßen oft die Planungs- und Baureife für Projekte erst erreicht werden kann, wenn die Mittel aus dem Konjunkturpaket bereits verteilt sind", so Schäfer.

Durch die Konjunkturpakete I und II stehen im laufenden Jahr 980 Millionen Euro für Investitionen in Erhalt und Ausbau der See- und Binnenwasserstraßen zur Verfügung. Das ist besonders hervorzuheben, da im vergangenen Jahr lediglich 550 Millionen Euro investiert wurden. Allerdings stellt der Verband die Frage, was ohne ein Konjunkturpaket passiert wäre und was in Zukunft passiert. Der BÖB fordert die Politik auf, das Thema nachhaltig zu diskutieren und Mittel auch für die Zeit nach einem Konjunkturpaket, einzuplanen. „Es muss gelingen, die Investitionsmittel auch in Zukunft sicherzustellen", betont Rainer Schäfer.

Zum Nationalen Hafenkonzept richtete der BÖB einen Parlamentarischen Abend aus.

Alte Brücke muss ersetzt werden

Mit Hochdruck arbeitet die Abteilung Technik derzeit an der Hubbrücke an der Hamburger Straße im Düsseldorfer Hafen: Sie muss die alte Technik beinahe komplett austauschen, da sie nicht mehr funktionstüchtig war.

„Anfang Februar sind beim Heben der Konstruktion aus dem Jahre 1955 zwei Getriebeeinheiten aus der Betonverankerung gerissen", berichtet Henryk Stobernack, Leiter der NDH-Abteilung Technik. Beide bauten die fachkundigen Mitarbeiter sofort aus. Anschließend kamen die Getriebeeinheiten zu einer Fachfirma nach Oberhausen zur Instandsetzung. „Das Problem war und ist, eine Fachfirma zu finden, die sich mit der Technik noch auskennt." Und die haben teilweise Wartezeiten von einem halben Jahr.

Später zeigte sich, dass die Anlage sogar noch stärker beschädigt ist, als zunächst angenommen. „Diverse Getriebeeinlagen müssen erneuert werden", erläutert Stobernack. Dazu müssen die Teile jedoch individuell angefertigt werden, da es sie als Standard gar nicht mehr gibt.

Weil die Stahlbetonkonstruktion nicht mehr den heutigen DIN-Normen entspricht, müssen auch die Betonbauteile aufwendig saniert werden. Derzeit laufen die Planungen bei der Fachfirma Grassl in Düsseldorf mit Hochdruck. Stobernack: „Die NDH bedauern die daraus entstehenden Unannehmlichkeiten und wir tun alles, um die Brücke so schnell wie möglich wieder in Betrieb zu nehmen. Einen festen Termin kann ich aber leider noch nicht sagen."

Für viele war sie die Stimme und das Gesicht des Krefelder Hafens, der erste Kontakt. Damit ist jetzt Schluss: Nach 36 Jahren verabschiedete sich Hildegard Kreutzer aus dem Sekretariat in den verdienten Ruhestand.

„Nie nur Arbeit, sondern Familie"

Aus gleich drei Angeboten konnte Hildegard Kreutzer zum Start ihres Berufslebens wählen: Bei der Stadt Meerbusch hätte sie anfangen können, bei der Polizei Meerbusch oder beim Hafenamt. Eine Entscheidung, über die sie nicht lange nachdenken musste: „Ich bin in Sichtweite des Hafens groß geworden, in Gellep. Und deshalb habe ich das Hafenamt gewählt." Eine Bauchentscheidung: „Ich habe mich von meinem Heimatgefühl leiten lassen", erzählt sie heute. Ihr Vater war Landwirt, der Hof lag auf Hafengelände. Und sie fügt sofort an: „Es war eine gute Entscheidung, eine Wahl, die ich nie bereut habe."

Eine Versicherung, der es eigentlich nicht bedurfte. Schnell merkt der Besucher, wie stark sie sich mit „ihrem" Hafen identifiziert. „Das war für mich nie einfach nur Arbeit."

Zunächst war Hildegard Kreutzer als Sachbearbeiterin beim Hafenbetriebsleiter für die Ein- und Ausladeerklärungen der Schiffe sowie für Schreibarbeiten zuständig. Nach einem knappen Jahr wechselte sie nach Linn in die Betriebsleitung

Hildegard Kreutzer wird dem Rheinhafen Krefeld verbunden bleiben.

der Eisenbahn, die damals einen starken Aufschwung verzeichnete. „Ich wurde gefragt und habe wieder spontan zugesagt." Doch dann wurde die junge Frau dem Hafen doch untreu: Für anderthalb Jahre wechselte sie erst zu den Krankenanstalten und dann in die damals noch städtischen Müllverbrennungsanlage.

1978 wurde dann das Sekretariat des Hafendirektors neu besetzt, weil die Mitarbeiterin ihre Mutterschaftszeit nahm. „Als ich die Stellenausschreibung las, habe ich schon gedacht, hättest Du mal ausgehalten, dann wärest du vielleicht doch genommen worden", erinnert sie sich. Sie zögerte, sich für die Stelle zu bewerben.

Hilfreiche Hinweise

„Und da kam dann ein Anruf: Es lägen zehn oder zwölf Bewerbungen vor, warum den meine nicht. Die habe ich dann am letzten Tag sozusagen um 5 vor 12 abgegeben und die Stelle bekommen." Und wenn sie diesen Teil der Geschichte erzählt, muss sie noch heute lächeln.

Ein halbes Jahr arbeitete sie für den seit 1966 amtierenden Hafendirektor Dr. Lorenz Rütterdorf, dann für seinen Nachfolger Alfred Grefen. Ihm konnte sie als Zugereisten gerade in der Anfangszeit viele Hinweise geben, was den Hafen, die Krefelder im Allgemeinen und die kommunale Politik und Verwaltung im Besonderen betraf. Unbezahlbares Insiderwissen und Networking würde man das heute nennen.

Hildegard Kreutzer und Daniela Nowack, ihre Nachfolgerin im Krefelder Hafenamt.

Auf Alfred Grefen folgte 2004 seine Stellvertreterin Elisabeth Lehnen, zunächst als kommissarische Leiterin, dann seit Anfang vergangenen Jahres als gemeinsame Geschäftsführerin mit dem Düsseldorfer Rainer Schäfer.

„Ich hatte drei ganz unterschiedliche Chefs, die alle nicht im Mindesten zu vergleichen sind", fasst Hildegard Kreutzer zusammen. „Ich musste mich jedes Mal neu einstellen, aber ich glaube, es hat immer einigermaßen geklappt." Und dann muss sie selbst lachen.

Im Laufe der Jahre habe sich die tägliche Arbeit geändert. „Es wurde mit der Zeit immer alles schneller. Als ich anfing, da war ich die Schnelle und bekam öfters gesagt, das reicht auch morgen noch. Das hat im Laufe der Jahre nachgelassen." Und da ist wieder dieses ebenso typische wie sympathische Lächeln. Auch wenn die Aufgabe, den Hafen nicht nur zu verwalten, sondern auch immer besser aufzustellen und zu entwickeln, die gleiche blieb, änderten sich die Mittel. Den Computer habe sie, die natürlich noch Steno und Schreibmaschine schreiben lernte, zunächst mit Skepsis betrachtet. „Aber wenn man damit arbeitet, werden die Vorteile schnell deutlich."

Heute bilanziert sie zufrieden: „Ich habe hier wirklich gerne gearbeitet. Das Hafenamt war ein bisschen mein zweites Zuhause, damit habe ich mich schon identifiziert."

Dazu trug auch die familiäre Atmosphäre bei - die bis heute Bestand habe, wie sie berichtet. Und eben die Besonderheit des Hafens und der Binnenschifffahrt. „Das ist schon ein anderes Gefühl, weil die Arbeit mit Wasser zu tun hat, das ist keine trockene Materie", scherzt sie. „Und eben dieses Gefühl von Weite. Viele Menschen, die vorbei kommen. Das ist für mich auch sehr wichtig gewesen, ich musste immer mit Menschen zu tun haben. Als Sachbearbeiterin im Büro – das wäre nichts für mich gewesen."

Eine neue Stimmung

Ganz im Gegenteil. Je mehr Menschen um sie herum waren, desto besser. Und die kamen auch gerne zu Hildegard Kreutzer. Die neben einem beinahe unerschütterlichen Optimismus immer auch ein Lächeln parat hatte und, wenn es angebracht war, auch einmal offene und ehrliche, immer aber freundliche und konstruktive Worte.

Ein wenig tut den zukünftigen Ruheständlerin leid, dass sie jetzt nicht mehr die neue Aufbruchsstimmung im Hafen hautnah miterleben kann, die sich seit der Neuaufstellung für alle spürbar breit gemacht habe.

„Das konnte man vom ersten Augenblick deutlich an den Telefonaten und Anfragen merken", erzählt sie. „Und es ist eine Aufbruchstimmung, die nicht nachgelassen hat, ganz im Gegenteil. Wenn ich zehn Jahre jünger wäre, würde es mir richtig leidtun, dass ich gehen muss, weil zur Zeit richtig viel passiert."

Aber so verlasse sie „ihren" Hafen mit dem Gefühl, dass er auf einem guten Weg sei.

Nicht, dass ihr in nächster Zeit langweilig werden könnte: Neben Haus und Garten („da kommt meine Landwirtschaftstochter-Seite durch") oder längeren Wochenend-Ausflügen möchte sie sich ihrem Bekanntenkreis widmen, mehr Sport treiben und hat sich bereits einen neuen Fotoapparat gekauft. „Und ich wohne ja nah am Hafen, ich kann jederzeit mit dem Fahrrad hier vorbei fahren und gucken, was sich tut."

Vom Paddel bis zur Schiffsschraube

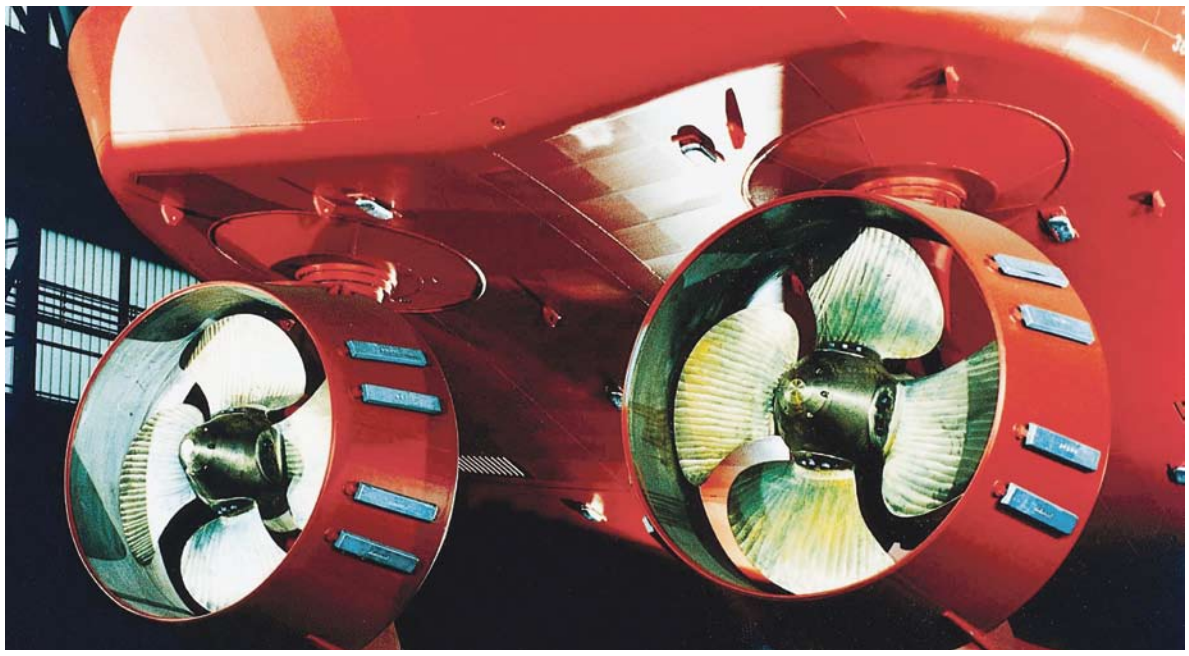
Eine große Ingenieursleistung und der Versuch, sie doch zu verhindern – Dampfreeder erkannte Bedrohung

Heute eine Selbstverständlichkeit, revolutionierte die Erfindung des Schraubenantriebs die Seefahrt. Eine neue Staffel der ZDF-Reihe „Terra X" beschäftigt sich mit bahnbrechenden Erfindungen: Der Film „Verrat in Triest" stellt den Österreicher Josef Ressel vor, der 1812 als junger Ingenieurstudent erste Versuche mit propellergetriebenen Booten machte. Er griff auf eine Idee aus der Antike zurück: Archimedes hatte eine Schraube entworfen, mit der Wasser nach oben befördert werden konnte.

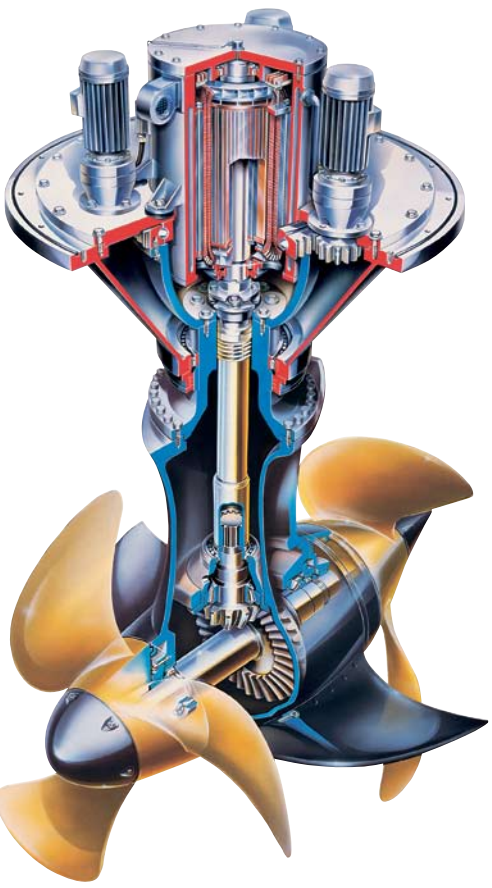
Im 17. und 18. Jahrhundert experimentierten einige Erfinder mit dem Schraubenantrieb, waren jedoch nicht erfolgreich.

Ressels Idee, die Schraube unter der Wasseroberfläche anzubringen und sie das Schiff ziehen oder schieben zu lassen, erwies sich als vielversprechend. Auf der Suche nach Geldgebern versuchte er, den Triester Reeder William Morgan von seiner Idee zu überzeugen. Der jedoch sah in Ressels Erfindung eine Bedrohung seiner Dampfschifffahrt.

Mit Enrico Julian und Oswald Tositti konnte Ressel zwei Triester Kaufleute gewinnen, die Geld für ein Versuchsschiff zur Verfügung stellten: Ohne Ruder oder Segel, wie von Geisterhand geschoben, bewegte sich die Bark vorwärts. Ressel war erleichtert und glaubte, dass sich mit dem Erfolg auch Ruhm und Reichtum einstellen würden.



Aus den Schiffsschrauben sind hoch entwickelte Antriebe geworden.



Effizient und umweltschonend: Ein Antrieb der Firma Schottel.

Mit seiner Idee, einen großen Dampfer mit Schraubenantrieb auszustatten, machte er sich keine Freunde. Reeder fürchteten die Konkurrenz, und auch Tositti und Julian wollten sich nicht weiter engagieren. Als der Triester Geschäftsmann Carlo d'Ottavia Fontana ein Passagierschiff mit Dampf- und Schraubenantrieb finanzieren wollte und Ressel eine Gewinnbeteiligung in Aussicht stellte, wenn er ihm das Patent übertrage, willigte der Erfinder ein.

Sie planten die Gründung der „Gesellschaft zum Betrieb von Dampfschiffen mit Schraubenantrieb", die zwischen Triest und Venedig verkehren sollten. Doch der einflussreiche Reeder William Morgan konnte das zunächst verhindern. Ressel und Fontana bekamen Schwierigkeiten mit der Polizei und anderen Behörden; Morgan habe ein Monopol auf dieser Linie, hieß es. Erst als Ressel nachweisen konnte, dass sich dieses Monopol auf Raddampfer bezog, durfte er unter einer Bedingung weiter arbeiten: Das gesamte Projekt sollte vaterländisch sein. Ressel durfte die von ihm bevorzugte englische Dampfmaschine nicht betreiben. Eine Bedingung mit fatalen Folgen, wie sich später heraus stellte.

Im März 1829 war die Schraube fertig; die österreichische Dampfmaschine ließ jedoch auf sich warten. In der Zwischenzeit reiste Ressel nach Paris, um den Franzosen seine Arbeit vorzustellen und händigt ihnen die Pläne aus, ohne sich vertraglich abzusichern. Wenig später vermarkteten die Franzosen die Erfindung als eigenes Patent für Frankreich und England.

Im Oktober 1829 konnte die lang ersehnte Probefahrt der „Civetta" stattfinden. Zunächst schien es, als habe endlich eine neue Ära begonnen. Die „Civetta" verließ den Hafen von Triest, als plötzlich Qualm aus dem Maschinenraum drang. Schon häufig gab es Schwierigkeiten mit der Dampfmaschine. Dieses Mal war die Lötstelle einer Dampfleitung geplatzt. Eine Reparatur wurde nicht gestattet und Ressels Einwand, der Defekt habe nichts mit der Schraube zu tun, überhört.

In den darauf folgenden Jahren entwickelten Engländer die archimedische Schraube weiter und ließen sie patentieren. Deren Ähnlichkeit mit Ressels Entwurf war augenfällig, aber nicht zu beweisen. Verarmt starb Josef Ressel im Herbst 1857. Seine Erfindung bewegt noch heute die Seefahrt. ukh

Drachenboote in Düsseldorf

Mit ihren Drachenbooten fuhren die Wikinger über Island und Grönland bis nach Nordamerika. Zum Schrecken der Rheinländer kamen sie mit ihren schnellen und wendigen Schiffen auch den Rhein hinauf, raubten die Menschen an seinen Ufern aus und brannten ihre Häuser nieder. Aber sie trieben auch Handel, brachten sogar Seide aus China mit.

Was die Schiffe der Wikinger so besonders seetüchtig machte, woher dieses Volk stammte und was sie außer Plünderungen am Rhein trieben, das erfahren Kinder von 6 bis 10 Jahren am Sonntag, 23. März, um 15 Uhr im SchifffahrtMuseum im Schlossturm am Düsseldorfer Rheinufer.

Der jüngst erschienene Band der Schriftenreihe des SchifffahrtMuseums „Damals in Düsseldorf" widmet sich den Lebensbedingungen in der Düsseldorfer Altstadt in vergangenen Zeiten. Am Sonntag, 29. März, findet ab 11 Uhr eine Lesung mit Brunch in der „Laterne" des Schlossturm statt. Der Eintrittspreis beträgt zehn Euro pro Person, um Anmeldung unter (02 11) 8 99 41 95 wird gebeten.

Foto: Wikimedia Commons

Drachenboote sind Thema im Düsseldorfer SchifffahrtMuseum.

Die alte Hanse erneut mit Leben füllen

Wirtschaftsförderer will Kontakte entlang historischer Routen knüpfen – erste Erfolge zu verzeichnen

Für neue wirtschaftliche Erfolge greift Frank Wolters von der Wirtschaftsförderung der Stadt Neuss eine gute alte Idee wieder auf: die Hanse.

Für weiteren wirtschaftlichen Erfolg wandelt die Wirtschaftsförderung der Stadt Neuss derzeit auf historischen Pfaden: Um den Unternehmen der Region neue Partnerschaften, Absatzmärkte und Vertriebswege zu erschließen, soll die alte Handelsverbindung der Hanse wieder belebt werden. Noch steht das Projekt am Anfang, aber das Interesse ist groß, berichtet Frank Wolters, Leiter der Abteilung Wirtschaftsförderung bei der Stadt.

Schon seit Längerem beteiligt sich die Stadt an den historisch-touristischen Aktivitäten, die unter dem Schirm des historischen Städtebundes neu belebt wurden. Aktivitäten die bei der Stadt die Tochtergesellschaft Neuss Marketing betreut.

Seit dem vergangenen Jahr nehmen sich zusätzlich die Wirtschaftsförderer des Themas „Hanse und Wirtschaft" an. Für Wolters eine Rückbesinnung auf die historischen Wurzeln: „Wir nehmen den ursprünglichen Kaufmannsgedanken, der da ja auch hinter der Hanse steckte, wieder auf und versuchen ihn neu zu beleben. Dazu möchten wir sehen, ob das Hansenetzwerk – wir sprechen hier von mehr als 170 Städten – auch heute eine Plattform für die Unternehmer an den jeweiligen Standorten bieten kann." Möglichkeiten, so Wolters erwartungsvoll, gebe es viele: wirtschaftlichen Austausch, Handel, das Generieren von Synergien, der Austausch von Wissen und Technologien, nationaler und internationaler Erfahrung.

Vorbild ist der jährliche internationale Hansetag. Einmal im Jahr lädt eine der Mitgliedsstädte zu einem internationalen Treffen inklusive Hansemarkt ein. Gleichzeitig treffen sich die Delegierten zu ihrer Konferenz. Unter der Leitung des Bürgermeisters der Stadt Lübeck, dem traditionell aus der Vormachtstellung der Stadt das Ehrenamt des Vormannes der Hanse zufiel, werden die unterschiedlichsten Projekte erarbeitet, diskutiert, entschieden und dann umgesetzt.

„Im Rahmen dieser Delegiertenkonferenz ist im vergangenen Jahr in Salzwedel auf Betreiben der Stadt Neuss, insbesondere durch die erste stellvertretende Bürgermeisterin Angelika Quiring-Perl die Einrichtung eines Arbeitskreises Wirtschaft beschlossen worden", berichtet Wolters.

Die Aktivitäten wurden zunächst in die Hände eines Arbeitskreises gelegt, der nun ausprobieren soll, wie die konkrete Arbeit genau aussehen kann. „Wir haben als Stadt Neuss zunächst einen begrenzten Kreis zur konstituierenden Sitzung eingeladen. Unsere niederländischen Freunde waren durch die Stadt Hattem vertreten, zudem waren die Stadt Pärnu aus Estland, Lübeck natürlich, Lippstadt sowie die Neuss Düsseldorfer Häfen bei dem Treffen dabei."

Jedes Mitglied soll an Kontakten und dem Netzwerk interessierte Firmen einladen. Gleichzeitig wird jede Stadt, ebenso wie alle anderen Kommunen, die nacheinander in den Kreis aufgenommen werden, skizzieren, welche Wünsche sie haben. Etwa das Neusser Unternehmen, das einen Vertriebspartner in Estland sucht. Oder der Lebensmittelveredler, der niederländische Agrarprodukte kaufen möchte.

Keine Beispiele, die aus der Luft gegriffen sind, sondern sich schon bei der ersten Begegnung ergaben. Denn da auch die Praxis nicht zu kurz kommen soll, stand am zweiten Tag der Auftaktveranstaltung der Besuch bei dem Unternehmen Beko auf dem Programm. Und das sucht derzeit nach neuen Vertriebswegen in die baltischen Staaten.

Für Wolters liegen die Vorteile dieses Vorgehens auf der Hand – und sie gleichen dem alten Erfolgsrezept: „Die Hansestädte haben ein freundschaftliches Netzwerk, in dem man sich zum Beispiel duzt. Das ist ein kurzer Draht mit kurzen Wege." Und für die Unternehmen, die sich beteiligen, der Vorteil, dass die lange Suche nach geeigneten Ansprechpartnern in einem für sie fremden und ungewohnten Umfeld sowie das anschließende vorsichtige Kennenlernen auf ein Mindestmaß reduziert wird. „Und im Gegensatz zu anderen, meist virtuellen Netzwerken, treffen wir uns zwei Mal im Jahr persönlich."

Zunächst soll jetzt jede Stadt erst einmal zwei bis fünf Unternehmen einladen. „Wenn davon zwei oder drei tatsächlich ins Geschäft kommen, dann haben wir mindestens den Einsatz der Mittel gerechtfertigt." Zwei bis drei Jahre will die Arbeitsgruppe den Prozess moderieren, dann wird Bilanz gezogen. Einen Versuch ist die neue alte Hanse auf jeden Fall wert.

Und übrigens, so Wolters: „Mit dem 1. Neuss-Düsseldorfer-Hafentag unter dem Motto Alte Verbindungen – Neue Wege, hat alles vor drei Jahren angefangen." Die erste stellvertretende Bürgermeister Quiring-Perl hat Ihre Vision der modernen wirtschaftsnahen Hanse konsequent umgesetzt und den Hansebund international überzeugt!

Handelsbund mit Tradition

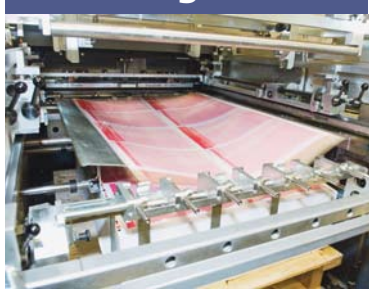
Der Hansebund der Neuzeit ist mit derzeit 173 Mitgliedsstädten aus 15 Ländern die weltweit größte, freiwillige Städtegemeinschaft. Neben den eigentlichen Hansestädten gehören dem Bündnis auch einige der ehemaligen großen Handelskontore wie Nowgorod in Nordwestrussland und einige der kleineren Niederlassungen an.

In der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts formten die Hansestädte ihre seit der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts bestehende Zusammenarbeit zu einer festeren Organisation um. Zentrales Organ war der „Tagfahrt" genannte Hansetag, auf dem die abgeordneten Ratsherren der Hansestädte, die Ratssendeboten, Probleme erörterten und versuchten, gemeinsame Beschlüsse herbeizuführen. Dazu verschickte in der Regel Lübeck gemeinsam mit den anderen wendischen Städten Hamburg, Lüneburg, Wismar, Rostock und Stralsund Einladungsschreiben. Weil Lübeck zu allen anderen Hansestädten im Mittel gelegen war, fanden dort die meisten „Tagfahrten" statt.

Möglichkeiten

Nicht nur im Druck sind die Mitarbeiter gut. „Auch das ist eines unserer besonderen Markenzeichen", so erläutert Geschäftsführer Klaus Haar: „Wir verfügen im eigenen Haus über vielfältige Weiterverarbeitungsmöglichkeiten. Druckveredelung, Schneiden, Stanzen, Nuten, Falzen, Perforieren, Blindprägen, Heften, Wire-O-Bindung, Kleben, Laminieren und Kaschieren – für all dies hat KS Druck Team moderne Maschinen an Bord. Somit können wir für Sie auch ausgefallene Produktionsideen schnell und in großen Auflagen realisieren."

Beratung



Einen Schwerpunkt legen die Mitarbeiter von KS Druck Team auf eine fundierte Beratung, betont Geschäftsführer Klaus Haar. „Für uns ist es wichtig, die Anforderungen genau zu kennen. Je intensiver der Austausch vorher ist, desto exakter trifft das Ergebnis die Vorstellungen. Also nehmen wir uns Zeit, suchen gemeinsam nach dem besten Weg." Deshalb freuen sich die Mitarbeiter nicht nur über einen konkreten Druckauftrag, sondern auch über kniffelige Aufgaben.

Vielfältig

Verpackungen für Haftnotizen müssen nicht immer gleich langweilig aussehen. Die Gestaltungsmöglichkeiten sind so vielfältig wie die Wünsche der Kunden und der schier zahllosen Realisationsideen von Unternehmer Klaus Haar und seinem Team. Selbst Haftnotizen aus einem Miniatur-Bierkasten oder von der Ladefläche eines Papp-Lkw sind möglich.

Perfektion und Leidenschaft

Seit 25 Jahren machen die Mitarbeiter in Hamm Druck.

Düsseldorf, nur ein paar Schritte vom Rhein entfernt, die Straße trägt noch Kopfsteinpflaster. Seit über 25 Jahren ist das KS Druck Team im idyllischen Hafenstadtteil Hamm zu Hause. Doch die romantische Umgebung täuscht: Das Unternehmen entwickelte sich von der klassischen Druckerei zu einem modernen Full-Service-Unternehmen, das seine Kunden unter den Firmen im Hafen, aber auch weit darüber hinaus im beinahe gesamten Bundesgebiet findet.

1976 mit zwei Leuten gestartet, beschäftigt KS Druck Team heute 27 Mitarbeiter. Eine Unternehmensgröße, mit der ein umfangreiches Leistungsprogramm von der Druckvorstufe bis zum Versand realisiert werden kann, die aber auch viel Flexibilität ermöglicht und eine persönliche Kundenbetreuung gewährleistet, wie Geschäftsführer Klaus Haar (Foto) betont.

Kompletter Service

Wie Haar erklärt, bietet die Mannschaft den Kunden als Druck-Dienstleister einen kompletten Full Service. „Angefangen von der Gestaltung über Satz, Scans, Litho, CTP, Digital- und Offsetdruck, Buchbinderei mit über 40 Stanzformen für Mappen, Konfektionierung bis hin zur Logistik. Mit der Digital- und Offsetdruckerei sind wir in der Lage, alle Werbemittel von der Visitenkarte über Prospekte, Displays, Plakaten, Broschüren, Zeitungen und Zeitschriften bis zu Booklets und Büchern in Kleinst- und Großauflagen für Sie generell zu kostengünstigen Konditionen herzustellen."

Gelernt sei schließlich gelernt: „Wir drucken seit 25 Jahren und das schon in der zweiten Generation. Bei uns treffen Sie auf Menschen, die wirklich viel von ihrem Handwerk verstehen und mit Perfektion sowie Leidenschaft die Aufgaben angehen."

Aber auch in der Weiterverarbeitung, Konfektionierung und Logistik könne das Unternehmen punkten: „Ob Sie komplizierte Verpackungen entwickeln, Promotion-Aktionen zusammenstellen oder Ihre aktuellen Preislisten regelmäßig versenden lassen möchten - die Komplettabwicklung übernehmen wir gerne und kompetent für die Kunden."

Lkw ist beliebt

Auch die Firmen im Düsseldorfer sowie Neusser Hafengebiet gehören natürlich zu den Kunden des Unternehmens KS Druck Team. Gerade in der Zusammenarbeit mit ihnen mache sich die Nähe zum Hafen bezahlt. Denn die Mitarbeiter setzen nicht nur in der Beratung sondern auch in der anschließenden Abwicklung auf einen engen Kontakt mit dem Kunden.

Bei den Logistikern sei vor allem der individuell bedruckbare Lkw-Dispenser für Haftnotizen beliebt, berichtet Kundenberater Günter Andersson. Daneben lassen sich die Mitarbeiter auch gerne Sonderlösungen einfallen.

Eine einfache Idee, die haften blieb

Plastikfolie hält auch leichte Pappschachteln auf dem Schreibtisch fest

Am Anfang stand ein Problem, wie KS Druckteam-Kundenberater Günter Andersson berichtet. Die individuellen Haftnotizen des Unternehmens sind ein Renner, der dauerhaft Aufmerksamkeit auf sich zieht. Entweder durch den Aufdruck auf dem Papier oder ihre Gestaltung – zum Beispiel durch einen Aufdruck. Aber auch die individuelle, einfallsreiche und oftmals witzige Gestaltung der Verpackung, in der die Notizen geliefert werden, zieht die Aufmerksamkeit auf sich.

Allerdings beschäftigte eine Eigenschaft gerade dieser Verpackung immer wieder den Kundenberater. Meist war sie so leicht, dass man beide Hände verwenden musste, um eine Notiz zu entnehmen – ziemlich unpraktisch besonders während eines Telefongespräches. „Wenn ich die Verpackung aus schwerem Plastik herstelle, eventuell noch mit einem Gewicht am Boden, reicht dagegen eine Hand, um einen Zettel aus der Packung zu nehmen." Das Gewicht allerdings verursacht zusätzliche Frachtkosten, die teilweise den Warenwert der Notizzettel deutlich übertreffen.

Die Mitarbeiter lassen sich gerne Ungewöhnliches einfallen.

Nach einigen Überlegungen fand die Mannschaft des KS Druck Team eine Lösung: Am Boden der Haftnotizen-Boxen befestigten sie mit einem Klebepunkt eine Plastikfolie.

Wird die Packung zum Beispiel auf einen Tisch oder eine andere glatte Fläche gestellt, bildet sich ein Unterdruck wie bei einem Saugnapf. Dank ihm klebt die leichte Box nun ziemlich fest auf dem Tisch. Die Notizen lassen sich auch mit einer Hand entnehmen, die Box gleichzeitig für kleines Geld an Kunden und Partner versenden.

Zentrale und Produktion

Deutsche Tiernahrung Cremer leitet von Düsseldorf aus zwölf Werke und produziert 300.000 Tonnen Futter im Jahr

Düsseldorf sei nicht nur ein wichtiger Standort für die Futtermittelindustrie, im Hafen habe auch der Marktführer für Mischfutter seine Zentrale, wie Hans Thiemann, Geschäftsführer der Deutschen Tiernahrung Cremer GmbH & Co. KG, mit Stolz erklärt. Jedoch werden in der Weizenmühlenstraße 20 nicht nur die zahlreichen Aktivitäten der florierenden Unternehmensgruppe gesteuert, auf dem gleichen Gelände befindet sich auch einer der zwölf Produktionsstandorte: Rund 300.000 Tonnen fertiger Futtermischungen für landwirtschaftliche Tiere liefert das Unternehmen jedes Jahr von Düsseldorf aus an Kunden bis nach Asien. „Der Schwerpunkt liegt jedoch in den Regionen Eifel, Niederrhein, Münsterland und Hessen."

Die Zutaten beziehen die Düsseldorfer zu zwei Drittel aus dem Inland, meist aus der Region. Getreide, der mit Abstand wichtigste Mischfutterrohstoff, Kleie, aber auch Rapsschrot zum Beispiel von den Ölmühlen im Neusser Hafen liefern meist Lkw an. Ein weiteres Drittel der Zutaten, zum Beispiel Sojaschrot oder Nebenprodukte aus der Palmölproduktion, kommt per Binnenschiff aus der ganzen Welt.

„Bei uns werden sie dann erfasst, strengstens auf ihre Qualität kontrolliert, gelagert und dann zur Herstellung der Futtermischungen verwendet." Rund 600 Rezepturen hüten die Düsseldorfer, darunter beispielsweise zwei Dutzend allein für Ferkel – je nach Anforderung genau die richtige Nahrung.

Die fertigen Mischungen werden dann von den Werken der Deutschen Tiernahrung Cremer über den Fachhandel an Landwirte in der gesamten Bundesrepublik versandt. Entweder per Lkw oder im Haustiersegment auch in Säcken oder per Container, wenn es in die ganze Welt geht.

„Mit hochwertigen Produkten und kompetenter Fachberatung wollen wir zum Erfolg unserer Kunden beitragen. Überdurchschnittliche Leistungen im Stall und Freude an den Tieren sind die Triebfedern unserer Arbeit", betont Thiemann.

Umweltschonend

„Ein Drittel unserer Rohstoffe beziehen wir von Partnern außerhalb Deutschlands", erläutert Geschäftsführer Hans Thiemann. „Von daher versetzt uns der Hafen mit seinem Anschluss an die nationalen und internationalen Wasserstraßen in die Lage, diese überregionalen Rohstoffe besonders kostengünstig und umweltschonend zu beziehen."

Daneben sei es die gute Position im Zentrum gleich mehrerer Autobahnen, die die Lage für die Deutsche Tiernahrung Cremer so attraktiv mache. Aber auch die Zusammenarbeit mit den Neuss Düsseldorfer Häfen lobt der Geschäftsführer.

Ausbildung

„Die Mitarbeiter sind das Wichtigste, was ein Unternehmen hat", betont Hans Thiemann. Entsprechend investiert die Deutsche Tiernahrung Cremer auch in die Ausbildung: Permanent rund 50 Auszubildende entsprechen einer Ausbildungsquote von 7,5 Prozent. Daneben spielt die ständige Weiterbildung eine große Rolle. Das gilt vor allem auch für die rund 100 fest angestellten Verkaufsberater.

Entwicklung

Die Deutsche Tiernahrung Cremer ist nicht nur mengenmäßig Marktführer, wie Geschäftsführer Hans Thiemann (Foto) berichtet. Das Unternehmen habe auch erfolgreich ein neues Produktionsverfahren entwickelt und eingeführt: die opticon-Technologie. Auf einer Extrusionsanlage werden wertvolle Futterkomponenten unter Einwirkung von Druck, Wärme und Dampf schonend aufbereitet. „Damit steigern wir die Verfügbarkeit der Futternährstoffe im Tier auf rein biologisch-physikalische Art. Auf die Verwendung von Zusatzstoffen können wir dabei komplett verzichten."

Ein Dach für starke Marken

Zusammenschluss mit einer 100-jährigen Mischfutter-Tradition

2007 schlossen sich die Schwestergesellschaften deuka Deutsche Tiernahrung GmbH & Co. KG und Cremer Futtermühlen GmbH unter dem Dach der Cremer Gruppe zur Deutschen Tiernahrung Cremer GmbH & Co. KG zusammen. Die rund 650 Mitarbeiter erzielen einen Umsatz von etwa 600 Millionen Euro pro Jahr und stellen in den zwölf Werken circa 2,4 Millionen Tonnen Mischfutter her. Der Stammsitz des Unternehmens liegt in Düsseldorf. Die Vorgängerunternehmen der Deutschen Tiernahrung Cremer blicken auf eine fast 100–jährige Mischfutter–Tradition zurück. Im Mischfutter–Vertrieb arbeitet die Deutsche Tiernahrung Cremer getrennt nach den Markenbereichen deuka (ehemals deuka Deutsche Tiernahrung GmbH & Co. KG) und Club, Rekord, ReCo und Nordkraft (ehemals Cremer Futtermühlen GmbH).

Das Binnenschiff spielt beim Transport eine ganz wichtige Rolle.

Zertifizierte Qualität

Die Mischfutterwerke gehören zu den modernsten und größten in Deutschland. Alle Standorte sind nach DIN ISO 9001, nach QS und vielen weiteren regionalen Qualitätsmanagement-Systemen zertifiziert. Die zentrale Verkaufsleitung in Düsseldorf koordiniert die Verkaufsarbeit der Deutschen Tiernahrung Cremer, das zentrale Produktmanagement begleitet den Verkauf in allen Tierernährungs- und Produktfragen.

Unterstützung

Zweites Standbein der Deutschen Tiernahrung Cremer bilden die Privattierhalter. Das breite Sackwarensortiment gelangt über den Landwarenhandel an die Pferde-, Kaninchen- oder Hundebesitzer. „Hier unterstützen wir den Landwarenhandel als unseren Zwischenhändler mit unserem Beratungs- und Werbekonzept", so Konzeptmanager Volker Kaup.

Eine aufstrebende Wirtschaftsregion

Günstige Lage am Delta des Jangtse begünstigte Entwicklung der Stadt – moderne Metropolregion überrascht mit einer langen und reichen Geschichte – auf Touristen aus aller Welt warten viele Angebote

alle Fotos dieser Doppelseite: Wikimedia Commons

Die Hafenstadt Shanghai, von ihren Bürgern auch „Hu" oder „Shen" genannt liegt zentral an Chinas östlicher Küstenlinie. Auf rund 6341 Quadratkilometern Fläche leben rund 16 Millionen Einwohner. Das Klima ist angenehm mit einer Durchschnittstemperatur von rund 18 Grad und 1200 Millimetern Niederschlag im Jahr.

Die Bewohner sind stolz darauf, dass ihre Stadt sich freundlich und aufgeschlossen präsentiert und gleichzeitig auf ein reiches geschichtliches und kulturelles Erbe zurück schauen kann. Dabei profitierte die Stadt stets von ihre besonderen Lage an der Mündung des Jangtse.

Der Stadtbezirk steht unter der direkten Verwaltung der Zentralregierung. Das größte ökonomische Handelszentrum des Landes verfügt über eine umfassende industrielle Basis und den führenden chinesischen Handelshafen.

Aufbauend auf der reichen Geschichte der Stadt, von der viele Zeugnisse erzählen, entwickelte sich eine offene, kosmopolitische Gesellschaft, die die Grundlage für eine schnelle wirtschaftliche Expansion bildet. Eine Entwicklung, die an vielen Stellen im modernen Stadtbild mit einer spektakulären Architektur erkennbar wird: zum Beispiel der Oriental Pearl Fernsehturm, das Museum, die Bücherei, das Stadion sowie das Wissenschafts- und Technologie-Museum und das Theater, die alle den Namen der Stadt tragen. Für Touristen bieten zudem die verschiedenen Festivals einen weiteren Anziehungspunkt. Shanghai zählt aber auch zu den abwechslungsreichsten Einkaufsstädten mit zahlreichen Möglichkeiten wie etwa der Nanjing Road Pedestrian Mall, Huaihai Road, Sichuan Bei Road, Yuyuan Area oder die glitzernde Xujiahui Commercial City sowie die Zhangyang Road Commercial City in Pudong.

Für die zahlreichen in- und ausländischen Besucher baut die Stadtverwaltung die Tourismusinfrastruktur immer weiter aus. So freuen sich zum Beispiel mehrere Hundert Hotels auf Gäste.

Shanghai ist aber auch ein idealer Ort für Gourmets. Mehr als tausend Restaurants bieten eine reiche Auswahl an Gerichten aus 16 verschiedenen Regionen in China. Sei es nun Beijing, Sichuan, Guangdong, Yangzhou, Fujian oder andere. Aber auch für den internationalen Geschmack sorgen spezielle Restaurants mit französischer, russischer, italienischer, deutscher oder indischer Küche.

mehr Infos (auf englisch) unter:
http://lyw.sh.gov.cn/en

Der Marktplatz Ostasiens

Günstige Lage weckte oftmals die Begehrlichkeit der Nachbarn

Shanghai beeinflusste im Laufe der chinesischen Geschichte über mehrere Jahrhunderte die Entwicklung des Landes.

Erste Nennungen finden sich alten Quellen zufolge bereits vor rund 5000 Jahren in der Songze-Periode. Während der Frühlings- und Herbst-Periode gehörte Shanghai zum Reich der Wu und wurde anschließend immer wieder von anderen Fürsten erobert. Der Premier eines dieser Staaten, Chu, trug den Titel Chunshen. Da die Stadt zu seinem Verwaltungsgebiet gehörte, nannte man sie daraus abgeleitet „Shen". Der andere Name „Hu" leitet sich von einer Erfindung der lokalen Fischer ab, die mit einer so benannten Bambuskonstruktion auf die Jagd gingen. Der Name Shanghai tauchte erstmals während der Song-Dynastie auf, als sich die Stadt zu einem expandierenden Handelshafen entwickelte. Shanghai hieß einer von damals 18 Bächen auf dem Stadtgebiet. Es war die Yuan-Dynastie, die die Stadt erheblich weiter voranbrachte. Sie richtete eine Schiffsverwaltung sowie ein eigenes Steuerbüro ein.

Immer lag die Stadt am Kreuzungspunkt wichtiger Handelsstraßen.

Die Stadt wurde zu einer Provinz erhoben, die auch die benachbarten Bereiche Qingpu, Nanhui und Chuansha umfasste – und erreichte somit schon damals die Fläche, die heute die Stadt ausmacht.

Zu Zeiten der Ming-Dynastie entwickelte sich Shanghai zum größten Zentrum der Textilindustrie des Landes und entsprechend explodierte auch der Handel.

Zeitgleich wuchs der Hafen zum größten Umschlagsort und Handelszentrum des Reiches für Getreide. Zudem wurde die stattliche Baumwollernte der Region nach Peking, ins Hinterland und nach Japan verschifft. Damals erwarb sich Shanghai den Ruf, die „Hauptstadt des Südens" zu sein.

Die wirtschaftliche und teilweise auch politische Kontrolle über die Stadt teilten sich große, durch den Handel organisierte und äußerlich den niederländischen Gilden ähnelnde Kaufmannszünfte.

Nach den Opiumkriegen erzwangen die Westmächte 1843 den Status als „offene Stadt". 1845 eröffneten die Briten eine erste Gewerbezone, weil die Stadt, wie der Repräsentant der Ostindien-Kompanie, Hugh Lingsey, es formulierte, seit den 1840er Jahren zum „wichtigsten Marktplatz Ostasiens" geworden war.

Drehkreuz des internationalen Handels

Umschlagsplatz für den Außenhandel der Volksrepublik – dichtes innerstädtisches Kanalnetz – Hub der innerchinesischen Verkehre – Neuorganisation mit Trennung von Betrieb und Aufsicht des Hafens

Der Hafen von Shanghai hatte ursprünglich die Aufgabe, die in der Region produzierten Waren nach Peking zu schaffen, weswegen er auch an den Kaiserkanal angeschlossen ist.
Zudem verfügt Shanghai deshalb über ein dichtes innerstädtisches Kanalnetz, das immer noch in Betrieb ist. Denn auch heute erfüllt der Hafen eine wichtige innerchinesische Funktion, liegt strategisch günstig an der 18.000 Kilometer langen Küste, entlang der ein lebhafter Verkehr mit Short-Sea-Schiffen stattfindet, und am Jangtse, der die Stadt mit dem Hinterland verbindet.
Shanghai entwickelte sich daneben zu dem Umschlagplatz für den Großteil des Außenhandels der Volksrepublik China. Die Terminals im Hafen betreibt das größtenteils städtische Unternehmen Shanghai International Port. Ein neuer Tiefseehafen auf der Insel Yangshan in der Bucht von Hangzhou befindet sich in Betrieb und wird weiter ausgebaut.

Neue Aufstellung

Die Shanghai International Port Group (SIPG), ein chinesisches Unternehmen mit Firmensitz in Shanghai, ist im Aktienindex SSE 50 gelistet. Die Gesellschaft entstand 2003, als eine Neuorganisation der Hafenverwaltung Aufsicht und Betrieb voneinander trennte.
2004 wurde die SIPG in eine geschlossene Aktiengesellschaft umgewandelt, die die Stadt Shanghai mehrheitlich kontrolliert. Die restlichen Aktienanteile verteilen sich auf verschiedene private Investoren. Das Unternehmen betreibt insgesamt 125 Terminals mit einer Kailänge von zusammen etwa 20 Kilometern. Neben Containern werden hier auch feste und flüssige Massengüter umgeschlagen. Es stehen zudem spezielle Terminals für den Umschlag von RoRo sowie Anlagen für Kreuzfahrtschiffe bereit.
Die Hafengesellschaft teilt sich in 16 Tochterunternehmen auf und hält zudem Beteiligungen an 20 weiteren Firmen. Zu den Aufgaben gehören neben dem Umschlag auch der Weitertransport der Güter sowie zahlreiche damit verbundene Dienstleistungen.

Verwaltung und Entwicklung

Die Hafengesellschaft unterhält Lagerhäuser mit einer Größe von insgesamt etwa 293.000 Quadratmetern und weitere 4,7 Millionen Quadratmeter offene Lagerflächen. Insgesamt stehen mehr als 5000 Umschlagsgeräte wie Reach Stacker, Gabelstapler und andere Maschinen zur Verfügung.
Um den erklärten Zielen, einerseits den Heimathafen zu entwickeln, andererseits aber auch die Verbindungen in die ganze Welt zu erweitern und dabei zu einer der führenden Hafengesellschaften der Welt zu werden, entwickelt sich das Unternehmen in drei Richtungen: Zum einen sollen die Verkehre entlang dem Jangtse ausgebaut werden. Zum anderen stehen die Regionen Nordost-Asiens im besonderen Fokus. Daneben soll das internationale Management verbessert weiter werden.

mehr Infos unter:
http://www.portshanghai.com.cn/en/

20.000 Mitarbeiter

Die Mitarbeiter der Hafengesellschaft SIPG schlugen im Jahr 2006 etwa 537 Millionen Tonnen Fracht um. Im Hafen wurden 2006 rund 55.000 Schiffe, darunter 23.000 Containerschiffe, beladen. Die mehr als 20.000 Mitarbeiter erzielten 2006 einen Umsatz von 1,32 Milliarden US-Dollar und einen Nettogewinn von 270 Millionen US-Dollar. Der Containerumschlag lag im vergangenen Jahr bei 28 Millionen TEU, das ist gegenüber 2007 ein Plus von sieben Prozent, jedoch angesichts der Wirtschaftskrise ein Rückgang der Steigerungsraten. Jeden Monat laufen rund 2000 Containerschiffen aus Häfen auf der ganzen Welt den Standort Shanghai an.

Im Tiefwasserhafen werden Güter aller Art auch aus den größten Schiffen entladen.

Einen Schwerpunkt der weiteren Entwicklung im Hafen Shanghai bildet die Anwendung innovativer Techniken und Technologien. So werden heute moderne Computer und Programme eingesetzt, um den Umschlag der Container zu optimieren.
Dabei arbeitet der Hafen unter anderem mit dem Shanghai Science and Technology Information Research Institut und anderen wissenschaftlichen Einrichtungen zusammen.
Die Ergebnisse werden anschließend nicht nur in den laufenden Betrieb integriert. Sie bilden von Anfang an auch die Grundlage für den weiteren Ausbau des Hafens: Neben der Planung am Computer werden auch die verschiedenen Fortschritte an Bauabschnitten automatisch festgehalten, analysiert und anschließend optimiert.
Aber auch bei den Bauarbeiten gehen die Hafenbetreiber und die beteiligten Unternehmen neue Wege. So erproben sie zum Beispiel neue Methoden zur Behandlung von besonders feinem Sand bei der Gewinnung neuer Hafenflächen sowie alternative Möglichkeiten für die Asphaltierung von besonders beanspruchten Straßen und Wegen.

Der Umwelt immer verpflichtet

Nachhaltig und sicher: Henkel setzt beim Transport auch auf das Binnenschiff

Als global agierender Markenartikelhersteller ist der Henkel-Konzern nicht nur an seinem Standort im Düsseldorfer Süden darauf angewiesen, Rohstoffe ebenso wie die bekannten Produkte schnell, sicher, zuverlässig und kostengünstig zu transportieren. Zuständig sind dafür eigene Fachleute, wie Rüdiger Verheyen-Maassen, Logistics Purchasing Manager für das Unternehmen, erklärt.

Seit mehr als 13 Jahren kauft er logistische Dienstleistungen für die Bereiche See-, Luft-, Kurier-, Express- und Paketdienste sowie Paletten ein. „Ein Schwerpunkt liegt dabei ganz eindeutig auf dem Seefrachtbereich." Und um die Waren an die Küste zu bekommen, versuchen die Mitarbeiter im Exportbereich, in Containern verpackte Fracht über Binnenschiffe auf den Wasserstraßen abzuwickeln.

Für den Transport auf dem Wasserweg sprechen verschiedene Faktoren: „Die Vorteile sind für uns zunächst die vergleichsweise günstigen Kosten." Da darüber hinaus nachhaltiges und gesellschaftlich verantwortliches Wirtschaften zu den Unternehmenswerten gehören, richtet Henkel einen besonderen Fokus auch auf umweltverträgliche Prozesse.

Bemühungen, die im Unternehmen nicht nur eine lange Tradition haben, sondern auch Aufsehen erregen: Im Rahmen des ersten deutschen Nachhaltigkeitstages ist Henkel als nachhaltigste Marke ausgezeichnet worden.

„Eine Verpflichtung, die natürlich auch für alle Transporte gilt." Und da ist es Verheyen-Maassen besonders wichtig, immer wieder darauf hinzuweisen, wenn möglich, das umweltverträgliche und sichere Verkehrsmittel Binnenschiff zu nehmen.

Allerdings nicht immer: Gerade wegen der Nachhaltigkeit setzt der Fachmann auf einen vernünftigen Mix aus den unterschiedlichen Verkehrsträgern, die jeweils dort eingesetzt werden, wo sie ihre Stärken am besten ausspielen können. So legt das Supply Chain Management, das die Produktionsabläufe kontrolliert und steuert, einen eindeutigen Fokus auf den Faktor Zeit: Produkte wie Rohstoffe müssen nicht nur so schnell wie möglich, sondern vor allem pünktlich dort sein, wo sie gerade benötigt werden.

Deshalb kann es günstiger sein, über kurze Distanzen kleinere Mengen per Lkw in einen nahen Seehafen zu fahren, wo ein Binnenschiff bei Kapazitätsengpässen länger warten müsste. Verheyen-Maassen: „In Bremen oder Hamburg gibt es zudem Probleme mit der Erreichbarkeit, weil der Kanal für bestimmte Binnenschiffe eher nicht geeignet ist." In solchen Fälle kann zum Beispiel die Bahn eine Alternative sein. Zudem verfügen auch nicht alle Henkel-Standorte in der Bundesrepublik über einen Anschluss an eine Wasserstraße.

Durch die Nähe zu Europas belebtester Wasserstraße, die zudem eine direkte Anbindung an die großen Nordseehäfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen bietet, nimmt das Schiff am Standort Düsseldorf einen vergleichsweise großen Anteil ein. Die Fracht wird dann zumeist im Neusser oder Düsseldorfer Containerterminal umgeschlagen und die letzte Strecke per Lkw bewältigt.

Logistikplattform für Firmen

Cluster soll den Mitgliedern vielfältige Möglichkeiten bieten

In Nordrhein-Westfalen arbeiten heute bereits rund 24.000 Unternehmen in der Logistikbranche, die insgesamt etwa 260.000 Mitarbeiter beschäftigen. Zählt man die Mitarbeiter hinzu, die auch in Handel und Industrie logistische Tätigkeiten vollbringen, ergeben sich sogar rund 600.000 Beschäftigte. Damit ist die Logistik eine der größten Branchen in NRW.

Die Landesregierung fördert daher aktiv den Aufbau des Logistikclusters „LogistikLand NRW". Es leitet seit Anfang 2008 einen Prozess zur Bildung von unternehmensübergreifenden Netzwerken und Informationsplattformen sowie zur Stärkung und Vermarktung des Logistikstandortes NRW ein. Arbeitskreise und Branchenforen erarbeiten zudem Lösungen für aktuelle und zukünftige Herausforderungen. Ziel aller Aktivitäten sind die Modernisierung und das Wachstum der Logistikunternehmen im Land – NRW soll Logistikstandort Nr. 1 in Europa werden.

Das Cluster „LogistikLand NRW" wird dabei von den Unternehmen in der Region getragen. Für sie soll sich ein mehrfacher Nutzen ergeben: Das Kompetenznetzwerk baut auf Kontakten und Geschäftsbeziehungen auf. Die Anbahnung neuer Geschäfte ist durchaus gewünscht.

Marketing und Messestände

Die teilnehmenden Unternehmen können zudem die Marketingmöglichkeiten der Website (www.logistik.nrw.de) sowie Gemeinschaftsstände auf Messen und Kongressen nutzen.

Weiter nennt ein Informationsflyer die Teilnahme an Aus- und Weiterbildungskooperationen sowie aktivem Personalbeschaffungsmanagement, den Besuch exklusiver Veranstaltungen zu Zukunftsthemen und Herausforderungen in Teil- und Verladerbranchen, die Nutzung von durch das Clustermanagement aufbereiteten Informationen zu logistischen Themen und Trends. Außerdem zählen die Teilnahme an politischen Diskussionsprozessen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen der Branche sowie der Dialog zwischen Wirtschaft und Wissenschaft zu weiteren Vorteilen. In der Praxis soll das unter anderem mit zweimonatlichen Netzwerkveranstaltungen, den so genannten „ClusterTreffs", und dem Newsletter „Logistik.News NRW" umgesetzt werden. Außerdem gibt es exklusive Mitgliederinformationen mit Ausschreibungen sowie Daten und Fakten, eine quartalsweise Marktbeobachtung (NRW/Logistikindex) sowie erste Branchenplattformen wie zu Stahl- oder Handelslogistik, der Ernährungswirtschaft oder der Möbelindustrie.

Die NRW-Logistik ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und Arbeitgeber.

Ein Grüngürtel mitten im Hafen

Neuer Park erschließt Becken für Besucher: Kontraste, Abwechslung und Ordnung

Um eine interessante Park- und Uferlandschaft sind bald die Neusser reicher: Das renommierte Büro „kiparlandschaftsarchitekten milano – duisburg" schloss die Planungen für das Ostufer des Hafenbeckens 1 ab, im Sommer können die Arbeiten beginnen.

„Es geht um zwei Dinge", erläutert Landschaftsarchitekt Norbert E. Amberg (rechts) von der Geschäftsführung, dem die Begeisterung für die ungewöhnliche Aufgabe anzusehen ist. Zum einen wird sich der neue Grünstreifen in eine Perlenkette von Freiflächen einfügen. Sie umfasst unter anderem auch den Rennbahn-Park und soll auch die Rheinauen über die bestehenden Verbindungen mit einbeziehen.

„Zum anderen geht es um die Aufwertung des Hafenbereiches", fügt Projektleiter Stephan Kulle (links) vom Büro an. Eine komplexe Aufgabe mit vielschichtigen Anforderungen: Zum einen sollten die Planer einen Ort entwerfen, der den Hafen in die Entwicklung des Stadtzentrums einbezieht. Dieser soll gleichzeitig einen neuen Charakter erhalten und durch die damit verbundenen zusätzlichen Nutzungsmöglichkeiten auch anders erlebbar werden. Und schließlich ist es Wunsch der Auftraggeber, Neusser Politik und Stadthafen GmbH, die dominante Architektur der geplanten Logistikhallen von ArcelorMittal aufzulockern.

Und das auf einem Areal, das durch seine Form noch einmal eine besondere Herausforderung darstellt: Der Park ist 800 Meter lang und im Schnitt nur 30 Meter breit. Er erstreckt sich von der Mitte des Ostufers zur Spitze der Halbinsel.

Überzeugende Antwort

Die Landschaftsarchitekten fanden auf diese Fragestellungen eine ebenso überzeugende, beim ersten Anblick simple, aber dennoch vielschichtige Antwort. Damit der Weg immer wieder Abwechslung bietet, ist der Park mehrfach gegliedert: In unregelmäßigen Abständen haben die Planer sanft geschwungenen Hügel vorgesehen. So entsteht ein Erdmodell, das mit einer weichen Linienführung den harten Kanten der Industriearchitektur ein Kontraelement entgegen stellt.

Zudem, so ergänzt Amberg, gewinne die Parklandschaft auf diese Weise bis zu fünf Meter Höhe – was die Abschottung der Logistikhalle zur Wasserseite erheblich unterstützt.

Entlang des geplanten Uferweges wechseln sich Baumgruppen, Plätze, offene und geschlossene Flächen miteinander ab. Die Planer setzten einzelne Zielpunkte entlang des Weges, an denen der Besucher entweder verweilen kann oder einen weiteren Ankerpunkt entdeckt. Und dabei hoffentlich Lust bekommt, noch ein bisschen weiter zu gehen, wenn sich hinter der nächsten Baumgruppe interessante Orte erahnen lassen. So entsteht eine Struktur, durch die der Park sich immer wieder öffnet und verengt.

Die geplante Bepflanzung folgt hierbei einem eigenen Rhythmus im Wechsel unterschiedlicher Größen, Kronenformen und Blätterfarben. So entsteht ein ordnendes Element, das für den Besucher nicht auf den ersten Blick wahrnehmbar ist, aber dennoch den Charakter der Parklandschaft deutlich prägt.

Die verschiedenen Elemente führen den Besucher schrittweise bis zum Kopf der Hafeninsel, wie Norbert E. Amberg erläutert: „Hier breitet sich der Hafen aus, präsentiert sich mit der großen Wasserfläche scheinbar in seiner Gesamtheit. Und da muss ich sehen, dass ich die Leute dort hinleite, sodass sie diesen besonderen Ort erleben können."

Blüten im weißen Schnee

Die Gattung Galanthus kündet Spaziergängern vom Frühling

Bei einem Ausflug in den Wald gibt es derzeit zahlreiche Hinweise, dass der Frühling tatsächlich am 1. März begonnen hat: Zum einen ist es deutlich zu hören. So haben die Spechte bereits begonnen, mit weithin schallendem Hämmern neue Nisthöhlen zu meißeln oder das Kinderzimmer aus dem vergangenen Jahr zu renovieren.

Unscheinbarer sind dagegen die Hinweise auf dem Boden: Zwischen den letzten Resten Schnee heben bereits Schneeglöckchen ihre zarten Blüten empor. Bereits im Februar beginnen die Pflanzen aus den Zwiebeln, in denen sie den harten Winter überstanden haben, auszutreiben. Dazu produzieren sie sogenannte Biowärme von etwa acht bis zehn Grad, die es schafft, leichten Schnee um Stängel und Blätter abzuschmelzen. Aus dem Schutz der Laubblätter wird in der so geschaffenen Reiffläche dann der lange Blütenschaft mit einer einzigen Blüte ausgetrieben. Durch deren vergleichsweise großes Gewicht senkt sie sich und nickt.

Insgesamt sind 19 Arten Schneeglöckchen bekannt, die in Europa und im südwestlichen Asien, von Kleinasien über den Kaukasus bis zur Region um das Kaspische Meer vorkommen. In Nordamerika sind zudem einige Arten verwildert, die die Einwanderer in ihrem Gepäck mitbrachten. In Deutschland kommt vor allem das bekannte Kleine Schneeglöckchen vor, das bis zu 15 Zentimeter groß wird und zumeist in kleinen Gruppen zusammen steht. Die Blütezeit reicht von Februar bis März, zum Teil beginnt sie bei entsprechenden Wetterbedingungen schon im Dezember oder dauert bis April.

Das Kleine Schneeglöckchen wächst in Frankreich, Italien, auf dem Balkan, in Südwest-Deutschland, in Süd-Polen und in der West-Ukraine in Laubwäldern in Höhenlagen von meist 300 bis 600 (100 bis 1400) Meter. Es ist bevorzugt auf Kalkböden zu finden. Im nördlichen Mitteleuropa und in Nordamerika wurde diese Art eingebürgert.

Foto: Wikimedia Commons/André Karwath

Die Schneeglöckchen sind Boten des nahenden Frühlings.

Das in der Pflanze enthaltene Galantamin wird als Mittel gegen Demenz genutzt und um das Fortschreiten der Alzheimerkrankheit zu bremsen. Alle Pflanzenteile, besonders die Zwiebeln, sind giftig, wenn auch nicht tödlich. In der Zwiebel befindet sich vorwiegend das Amaryllidaceen-Alkaloid.

Neuer Minister vereidigt

Lutz Lienenkämper neuer Verkehrsminister des Landes NRW

Lutz Lienenkämper ist neuer Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen. Anfang des Monats übernahm er in Düsseldorf das Amt des Ministers für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen offiziell. „Ich freue mich auf die neue Aufgabe und bin mir bewusst, dass eine große Herausforderung vor mir liegt, die ich mit aller Kraft und Kreativität angehen werde", sagte Lienenkämper nach seiner Ernennung zum Minister.

Intensive Gespräche

„Das Bau- und Verkehrsministerium ist für mich ein Schlüsselressort für die Erneuerung unseres Landes. Deshalb macht das neue Amt einen besonderen Reiz aus. Die Anfangszeit werde ich zunächst zu intensiven Gesprächen mit den Fachleuten des Ministeriums nutzen und mich in die Themen einarbeiten. Meinem Vorgänger Oliver Wittke bin ich sehr dankbar, dass er mir ein hervorragend aufgestelltes Haus übergeben hat", so Lienenkämper.

Der 39-Jährige aus Meerbusch erhielt am 3. März die Ernennungsurkunde von Ministerpräsident Jürgen Rüttgers. Danach stellte er sich den Mitarbeitern des Bau- und Verkehrsministeriums vor. Die Vereidigung fand dann am folgenden Tag zu Beginn einer Sondersitzung des nordrhein-westfälischen Landtages statt.

Lienenkämper ist im Rheinland tief verwurzelt: Am 24. Mai 1969 wurde er in Köln geboren. Er ist evangelisch und ledig. Seine Kindheit und Jugend verbrachte er in Meerbusch. Dort machte er 1988 Abitur und dort lebt er auch heute. Nach der Schule absolvierte er seine Wehrpflicht bei der Luftwaffe in Essen und Köln. Danach studierte er Rechtswissenschaften in Bonn. Das zweite juristische Staatsexamen legte er im Dezember 1996 in Düsseldorf ab. Seit 1997 arbeitet er dort als Rechtsanwalt in einer wirtschaftlich ausgerichteten Sozietät.

Lienenkämper verfügt über langjährige kommunalpolitische Erfahrung: 1988 wurde er Mitglied der CDU, für die er 1993 in den Rat der Stadt Meerbusch einzog und deren Fraktion er von 2002 bis 2005 als Vorsitzender leitete.

Lange Erfahrung

Im Frühjahr 1999 wurde er zudem als Vorsitzender des CDU-Stadtverbandes Meerbusch gewählt, im Herbst 2002 als Mitglied im Vorstand des CDU-Bezirksverbandes Niederrhein. Seit 2004 ist er Mitglied im Kreistag des Rhein-Kreises Neuss und dort Vorsitzender der CDU-Fraktion.

Mit der Landtagswahl im Mai 2005 zog Lutz Lienenkämper in den Landtag Nordrhein-Westfalens ein. Dort vertritt er als direkt gewählter Abgeordneter die Interessen der Bürgerinnen und Bürger aus Meerbusch, Kaarst, Korschenbroich und Jüchen.

Ministerpräsident Jürgen Rüttgers übergab die Urkunde

Geprägt von seinem Vater, der als Architekt arbeitete, engagierte sich Lienenkämper als Mitglied im Rat der Stadt Meerbusch besonders beim Thema Stadtplanung.

Ab 2004 brachte er sich mit Leidenschaft in die Arbeiten des Planungsausschuss ein, der für Stadtplanung, Stadtentwicklung und Liegenschaften zuständig ist. Mehrere Jahre lang leitete er den Ausschuss.

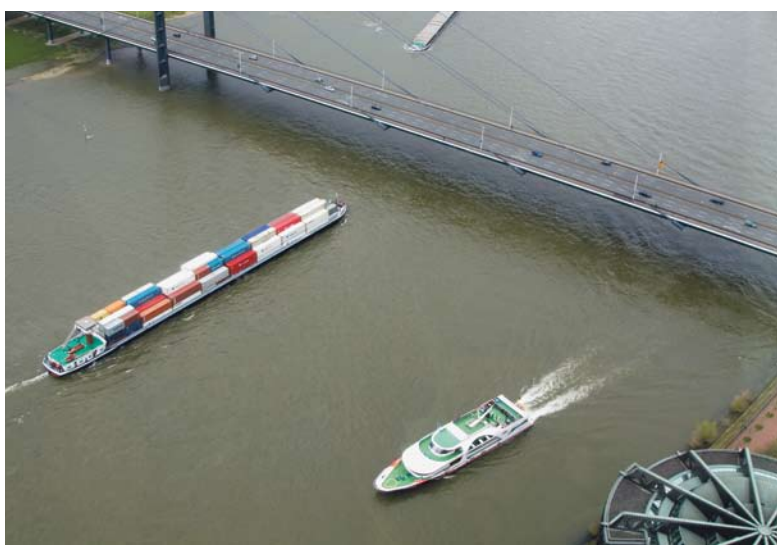
Als Landtagsabgeordneter legte der neue Minister seinen Schwerpunkt zudem auf die Wirtschafts- und Arbeitsmarktpolitik und war seit 2006 auch als wirtschaftspolitischer Sprecher der CDU-Landtagsfraktion aktiv.

BDB begrüßt Zustimmung

Konjunkturpaket II enthält wichtige Gelder für die Schifffahrt.

Die Zustimmung des Bundesrates zum Konjunkturpaket II der Bundesregierung machte zugleich den Weg für zusätzliche Finanzmittel für den Erhalt und Ausbau der Bundeswasserstraßen frei. Bereits im Rahmen des Konjunkturpaketes I waren Ende vergangenen Jahres zusätzliche 170 Millionen Euro für Maßnahmen am Mittellandkanal, an der Mittelweser, an der Mosel, am Neckar, am Main und Main-Donau-Kanal sowie an der Havel-Oder-Wasserstraße bewilligt worden. Diese Projekte erhalten im Rahmen der „Verstärkung der Investitionen für die Netzoptimierung und Schleusenprogramm" nun weitere 120 Millionen Euro.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) begrüßt diese Entwicklung ausdrücklich. „Im laufenden Jahr stehen damit rund 980 Millionen Euro für Investitionen in den Erhalt und den Ausbau der See- und Binnenwasserstraßen zur Verfügung. Im vergangenen Jahr wurden lediglich 550 Millionen Euro investiert. Die enorme Steigerung ist dringend notwendig, um die Leistungs- und Zukunftsfähigkeit des Verkehrsträgers auch in den kommenden Jahren zu sichern", erklärt BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers, der diese Entwicklung als ein Zeichen wertet, dass das System Wasserstraße offenbar endlich den politischen Stellenwert erhält, der ihm bei der Bewältigung der zukünftigen Güterverkehrsprobleme zusteht. „Unsere Bemühungen, zusätzliche Gelder für die Bundeswasserstraßen einzuwerben, waren also erfolgreich", zeigt sich der Verbandspräsident zufrieden.



Auch die Binnenschifffahrt profitiert vom Konjunkturprogramm II.

Die Binnenschifffahrtsbranche profitiert auch anderen Bereichen vom Konjunkturpaket der Bundesregierung. So sind etwa 75 Millionen Euro für Pilotvorhaben für innovative Techniken in der Binnenschifffahrt vorgesehen. Beispielhaft nennt die Bundesregierung hier die Ausrüstung der Schifffahrt mit AIS-Transpondern.

Vernetzung diskutieren

Die erste offizielle Mitgliederversammlung von EDINNA (Education in Inland Navigation) in Rotterdam wählte Hans-Günter Portmann, Leiter des Schiffer-Berufskollegs Rhein in Duisburg, zum Vize-Präsidenten.

Das Treffen der Schulleiter der Aus- und Weiterbildungsinstitute der Binnenschifffahrt markierte einen weiteren wichtigen Schritt in der Entwicklung des Netzwerkes nach der Absichtserklärung von Straßburg im Juni 2008.

EDINNA besteht aus Vertretern von 19 Aus- und Weiterbildungseinrichtungen aus Österreich, Belgien, Kroatien, Frankreich, Deutschland, den Niederlanden, Polen, Rumänien und Serbien. Die Mitglieder diskutierten bei der Versammlung ihre zukünftige Ausrichtung in verschiedenen Arbeitsgruppen und legten Schwerpunkte für ihr Arbeitsprogramm fest.

Themen wie die Harmonisierung der Berufsausbildung in der Binnenschifffahrt einschließlich der Sprache, den Einsatz moderner Technologien wie Simulatoren oder elektronische Lernkonzepte erörterten die Teilnehmer während der zweitägigen Veranstaltung intensiv. Außerdem befassten sie sich mit zukünftigen Kooperationsmöglichkeiten wie zum Beispiel Austauschprogramme. EDINNA bietet eine Bildungsplattform für die Binnenschifffahrt nicht nur für die Mitglieder, sondern auch für interessierte Institutionen als Fördermitglieder.

Gemeinsam das Bild der Häfen verbessern

ESPO-Generalsekretär Verhoeven wirbt für mehr Öffentlichkeitsarbeit – auch Hafenunternehmen in der Pflicht

In der heutigen Zeit werde die Öffentlichkeitsarbeit für die See- und Binnenhäfen und das ganze System Wasserstraße immer wichtiger. Das erklärte Patrick Verhoeven, Generalsekretär der europäischen Seehafen-Organisation ESPO beim parlamentarischen Abend des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen in Berlin. Eine Aufgabe, bei der der Fachmann natürlich die Häfen selber, aber in Teilbereichen auch die Hafen-Unternehmen in der Pflicht sieht. Nach wie vor sei die wirtschaftliche Bedeutung von See- und Binnenhäfen nicht ausreichend bekannt, würde in der Öffentlichkeit wie in der Wirtschaft teilweise ein falsches Bild herrschen. Nicht zuletzt um neue Kunden und weitere Umschläge zu gewinnen, seien die Hafenbetreiber aufgefordert, die Standorte bei möglichen Kunden bekannt zu machen und damit auch den Verkehrsträger weiter zu fördern.

Gute Beispiele für erfolgreiche Marketingbemühungen seien in den großen Seehäfen Bremen und Hamburg ebenso wie Rotterdam oder Antwerpen zu finden. Aber auch für kleinere Häfen oder auch andere Organisationsformen, etwa wenn verschiedene Partner wie öffentliche Betreiber und private Unternehmen gemeinsam einen Standort managen, gebe es durchaus Möglichkeiten ebenso wie Bedarf. Als Beispiel für eine gelungene öffentliche und privatwirtschaftliche Zusammenarbeit nennt Verhoeven das Beispiel Seaports of Niedersachsen.

Foto: Antwerp Port Authority

Die großen Seehäfen gehen bei der professionellen Öffentlichkeitsarbeit mit gutem Vorbild voran.

„Die Hafengesellschaften sollten im so genannten B2B-Bereich einen führende Rolle bei der Koordination übernehmen, wenn es gilt, die Hafenidentität zu promoten." Zumal die großen Häfen sich auch die Mittel und die Mitarbeiter leisten könnten und müssten, um entsprechende Abteilungen oder Organisationen aufzubauen.

Für kleinere Seehäfen oder Binnenhäfen, so Verhoeven, ließen sich die Vorbilder aus den großen Standorten nur bedingt übertragen, hier seien pragmatische und angepasste Lösungen erforderlich. Aber auch sie müssten Öffentlichkeitsarbeit betreiben.

Im Binnenland sieht er neben den Hafenbetreibern die ansässigen Unternehmen mit in der Verantwortung. Etwa um die Bandbreite der Möglichkeiten und die Bedeutung des Standortes darzustellen. Denn nicht zuletzt sei ein gutes Bild in der Öffentlichkeit erforderlich, wenn die Firmen zum Beispiel junge Menschen als Auszubildende gewinnen wollten. „Dieses Aufgabe lässt sich am besten gemeinsam erfüllen."

Daneben hält er die Kontaktpflege mit lokalen und regionalen Verwaltungen ebenso wie mit den verschiedenen politischen Ansprechpartnern vor Ort und in der Region für wichtig. In diesem Feld läge die größte Verantwortung eindeutig auf den Schultern der Hafengesellschaften – allein aus pragmatischen Gründen: „Hier kommen die Anfragen an, das ist die erste Stelle, die die Menschen anrufen."

Verhoeven wurde 2000 zum Generalsekretär der europäischen Seehafen-Organisation ESPO ernannt. Die 1993 gegründete ESPO vertritt die Hafen-Behörden, -Vereinigungen und -Verwaltungen der Seehäfen in der Europäischen Union sowie deren gemeinsame Interessen bei den EU-Institutionen in Brüssel.

Die Natur als gutes Vorbild

Arbeitsteilung der Ameisen soll Abwicklung beschleunigen

Ein neuer Ansatz für die Organisation von Containerhäfen orientiert sich am Verhalten der Ameisen. Die Tiere bestimmen sich in ihren Tätigkeiten weitgehend selbst und brauchen keine Steuerung von oben. Dieses Prinzip griff Albert Douma von der niederländischen Universität Twente auf und entwickelte ein System, das im Rotterdamer Hafen die Abfertigung der Containerschiffe beschleunigen soll. Demnach lädt jedes Schiff seine Container bei verschiedenen Terminals in der Reihenfolge auf oder ab, die am wenigsten Zeit braucht. Wartezeiten im Hafen können zudem sinnvoll für andere Aufgaben genutzt werden, zeigte sich in nachgestellten Simulationen der Methode.

Doumas Herangehensweise beruht auf vielen sich selbst organisierenden Akteuren, vergleichbar mit einem Ameisenbau. Ein Software-Programm übernimmt die im Hafen üblichen Verhandlungen.

Ganz ohne Überblick

Wie die Ameisen ist das Programm jedoch in der Zahl der zu erledigenden Aufgaben stark beschränkt. Es ermittelt die besten Optionen für die Schiffe, verfügt aber nicht über einen Überblick auf das Ganze. Die Schiffe und Terminals als Akteure in diesem Programm verhandeln im Zusammenspiel über die Reihenfolge der Abfertigung. Dabei berücksichtigen sie sowohl die nötigen Zeiten für Wartung der Schiffe als auch die totale Wartezeit und Abfertigungszeit bei allen Terminals, die im Moment verfügbar sind.

Simulationen des Programms bei realistischen Hafensituationen ergaben eine wesentliche Verringerung der Aufenthaltszeit der Schiffe im Hafen. Der Schiffsmakler fragte das Betriebsprofil der Terminals ab und konnte schnell bestimmen, welche Reihenfolge der Terminals die beste ist. Die Schiffe kamen vor einer festgesetzten Zeit in den Terminals an, diese konnten wiederum die Erledigung der Arbeitsschritte innerhalb einer Höchstgrenze garantieren. Die Gesamtwartezeit nahm ab, da etwa die Schiffe bei den Wartezeiten während der Verhandlungen mit den Terminals zur gleichen Zeit mit anderen Terminals Verhandlungen aufnehmen konnten. Möglich wurde dies durch einen bestimmten Spielraum, der Terminals bei geänderten Umständen die Aufnahme anderer Schiffe erleichtert.

Foto: Wikimedia Commons/Friedrich Böhringer

Von Ameisen wollen Logistiker lernen, wie man effektiv arbeitet.

Derzeit wird in den großen Containerhäfen ein Terminsystem verwendet, das ein hohes Ausmaß von Unsicherheit hinsichtlich der Wartezeiten zeigt und daher fehleranfällig ist. In einem immer dichter benutzten Hafen kann es so zu unnötigen Wartezeiten kommen. Eine zentrale Steuerung ist im Hafen nicht gerne gesehen, da die Schiffe ungern Informationen weitergeben, die der Konkurrenz nützlich sein könnten.

Der Pulsschlag des Hafens

Von Neuss Hessentor fahren Züge zu Zielen in ganz Europa – hier schlägt das Herz der NDH

„Unser Bahnhof ist das Herz der Produktion", fasst Ilie Grigorean, stellvertretender Betriebsleiter der Neusser Eisenbahn (NE), zusammen. „Das war er immer schon, das wird auch so bleiben." Der Bahnhof ist der Punkt, an dem für jeden Eisenbahner alles zusammenläuft, wo die Züge beginnen, enden, sich kreuzen, Lokomotiven und Waggons überholt werden.

Ein Herz, das enorm kraftvoll schlägt: Die NE erwies sich nicht nur im vergangenen Jahr erneut als Wachstumstreiber der Neuss Düsseldorfer Häfen (NDH). Und an kaum einem Ort ist die Leistungskraft und Dynamik so deutlich zu spüren wie im Güterbahnhof Neuss Hessentor: Hier kommen jeden Tag Züge aus der ganzen Bundesrepublik und Europa an, werden zerlegt, verteilt und die Waggons anschließend den Hafenfirmen zugeführt. In Gegenrichtung verlassen jeden Tag zahlreiche Waggons die 17 Gleise auf ihrem Weg zu Empfängern beinahe überall auf dem Kontinent.

Dabei wissen nicht viele Neusser, dass sich wenige Kilometer vom Zentrum entfernt ein Güterbahnhof befindet, der viele Städte in Deutschland stolz machen würde. Auf zwölf „Bildungsgleisen" genannten Schienensträngen werden eingehende Züge zerlegt und sortiert oder ausgehende für neue Relationen zusammengestellt.

Konzentration gefordert

Auch einen sogenannten Ablaufberg gibt es: Früher fuhr von einer Seite langsam ein Zug den künstlichen Hügel hinauf, an dessen Kuppe dann Waggon für Waggon abgekuppelt wurden. Die rollten dann den Hügel hinunter und der Fahrdienstleiter lenkte sie durch das schnelle Stellen der etwa 50 Weichen an die richtige Stelle. Früher wurden so an einem Tag sechs oder sieben Züge auseinander genommen oder zusammengestellt, berichtet der örtliche Betriebsleiter Guido Trappen. Eine Arbeit, die nicht nur enorme Konzentration erforderte, sondern immer auch gefährlich war und vor allem auch sehr personalintensiv.

Heute werden immer häufiger ganze Züge von einem Unternehmen zum nächsten gefahren. Wenn rangiert werden muss, dann fahren die Mitarbeiter der NE mit speziellen Rangierloks. Das geht schneller und sicherer. Zumal die Waggons im Vergleich immer größer und vor allem schwerer werden.

Das Herz der Eisenbahn verbinden zahlreiche Adern mit dem gesamten Hafengebiet: Die Mehrzahl der Unternehmen verfügen nicht nur über einen Wasser- sondern auch einen Schienenanschluss. Ein besonderer Vorteil, der die Güterverkehrsdrehscheibe Binnenhafen auszeichnet. Der Bahnhof bedeutet für alle Waggons auch den Anschluss an die sprichwörtlich weite Welt: Über fünf Ein- und Ausfahrgleise übergeben Kollegen der Deutschen Bahn Züge an die Neusser Eisenbahn, über sie verlassen zudem die im Hafen zusammengestellten Waggons das Areal.

Gekonntes Zusammenspiel

Etwa 20 Fachleute sind Tag und Nacht für Züge im Einsatz

Damit eine leitungsstarke Verkehrsdrehscheibe wie ein Güterbahnhof schnell, effizient und flexibel funktioniere, müssen zahlreiche Fachleute hoch konzentriert und kompetent zusammenarbeiten, wie der örtliche Betriebsleiter Guido Trappen betont.

So kommen in Spitzenzeiten zur Frühschicht bis zu sechs Lokomotiven auf den 17 Gleisen des Areals zum Einsatz, um Züge in den Bahnhof zu ziehen oder zur Übergabe an die Deutsche Bahn (DB) zu fahren, an die Kunden im Hafen weiter zu verteilen, neue Züge zusammenzustellen oder zu bilden, zu rangieren oder zu sortieren. Jede Lok ist dabei mit zwei Mitarbeitern besetzt: einem Lokrangierführer und einem Rangierbegleiter.

Was sie zu tun haben, sagen ihnen die Disponenten, die unter anderem die Zugführung und die Abholung bei den Kunden steuern. Die wiederum melden sich und geben durch, welche Waggons bei ihnen beladen abgeholt werden können oder ob sie leere Fahrzeuge benötigen. „In der Regel erhalten wir Wagen der DB-Schenker-Rail", erläutert Trappen. „Wir besitzen aber auch fast 40 eigene Waggons im Gips-Ganzzug-Verkehr und zusätzlich haben wir noch rund 360 Waggons in der Unterhaltung. Die gehören dem Kunden, wir führen die Wagenunterhaltung durch, reparieren und warten sie und rangieren sie in die Ganzzüge ein, die wir für die Kunden in verschiedenen Relationen in der Bundesrepublik befördern. Jeweils ein Disponent für den Bereich Düsseldorf und den Bereich Neuss ist gleichzeitig im Dienst."

Im Bahnhof der Neusser Eisenbahn herrscht ständig Betriebsamkeit.

Den direkten Kontakt zu den Lokrangierführern hält der Fahrdienstleiter auf dem Stellwerk, quasi der Regisseur im Bahnhof. Er stellt zudem die Rangierstraßen und Weichen im Bahnhofsbereich, überwacht die einfahrenden und ausfahrenden Züge, steht also auch im direktem Kontakt zu den Mitarbeitern an der Schnittstelle zum Neuss Vorbahnhof der DB Netz AG.

Die jeweils pro Schicht eingesetzten Zugabfertiger überwachen die eingehenden Rangierfahrten von der DB, schauen nach, ob sie tatsächlich die gemeldeten Waggons enthalten und erstellen für die ausgehenden Rangierfahrten die für den Transportweg erforderlichen Wagenlisten und Bremszettel, die Begleitpapiere für die Fahrt auf dem Netz der DB.

Sie arbeiten dabei eng mit den Wagenmeistern zusammen, die die Verkehr- und Betriebstauglichkeit jedes Waggons überprüfen und für die wagentechnische Untersuchung verantwortlich zeichnen. „Das ist der TÜV für die Waggons, die hier rausgehen", erläutert Trappen.

Die Betriebsaufsicht schließlich stellt sicher, dass der betriebliche Ablauf korrekt und immer sicher durchgeführt wird. „Dabei handelt es sich um besonders umfassend geschulte Mitarbeiter, die auch als eine Art Feuerwehr eingesetzt werden, wenn doch einmal was schief geht", betont Trappen. „Das sind Allrounder, die in beinahe allen Bereichen eingesetzt werden können und die gesamte Eisenbahnlaufbahn durchlaufen", ergänzt Grigorean.

Insgesamt sind zu jedem Zeitpunkt mindestens 20 Mitarbeiter im Bahnhof unterwegs, und das rund um die Uhr in drei Schichten von Sonntag 23 Uhr bis Samstag 22 Uhr. Und in der kurzen Pause bleibt zudem immer eine Rufbereitschaft erreichbar. „Das sind sehr viele, sehr unterschiedliche Eisenbahnfachleute, die sehr gut zusammen wirken müssen, damit alles klappt", erläutert Trappen. „Aber bei uns im Bahnhof tun sie das."

Auch schwersten Aufgaben gewachsen

Um ein Laufrad zu wechseln, lässt die NDH-Abteilung Technik schon mal den Kran ein Bein heben.

Grundlage des guten Services der Abteilung Technik der Neuss Düsseldorfer Häfen ist eine fundierte, umfassende und aufgabenbezogene Ausbildung sowie darauf aufbauend eine ständige Weiterbildung, erklären Günter Winkler und Rolf Marmann. Mit welchem Erfolg lässt sich an dem Zustand der Hafenanlagen ablesen.

„Wir betreuen sämtliche hafeneigenen Anlagen vom ‚normalen' Drehwippkran über Doppellenker-Wippdrehkran bis zu einem Portalkran mit Unterdrehkatze für die Containerverladung oder normale Portalkrane mit oben laufender Drehkatze und natürlich Hallen-Brückenkrane. Des weiteren haben wir drei stationäre Förderbandanlagen in der Betreuung, von denen eine im eigenen Hause entwickelt und verwirklicht wurde." Denn auch die eigene Konstruktionslegung zählt zu den Kompetenzen.

Bei der Arbeit sind Wissen und Erfahrung gleichermaßen gefragt.

Für die schnelle Fahrt zum Einsatz stehen den Mitarbeitern zwölf voll ausgestattete Servicefahrzeuge zur Verfügung, die teilweise sogar mit Hydraulikkranen ausgestattet sind. Vor Ort können sie auf ein umfangreiches, maßgeschneidertes Equipment an Spezialwerkzeugen zurückgreifen, die die Fachleute teilweise sogar aus den Anforderungen der täglichen Arbeit selbst entwickelt und hergestellt haben.

Insgesamt arbeiten in der Technikabteilung 25 Mitarbeiter in den drei Abteilungen Kranschlosserei, dem Elektro- und dem Service-Bereich für Bautätigkeiten. „Eine Mannschaft, mit der sich auch Reparaturen größeren Umfangs problemlos durchführen lassen", meint Marmann, stellvertretender Leiter Technik. Und nennt als Beispiel für immer wieder auftretende Aufgaben Getriebereparaturen etwa an Hubwerksgetrieben, Wartung und Reparatur von Kranfahrantrieben und im Grunde alle Arbeiten an Getrieben zwischen 11 und 175 Kilowatt Leistung, wie sie eben im Hafen zum Einsatz kommen."

Aber auch Motoren- oder Laufradwechsel sind keine echte Herausforderung – auch wenn die Laufräder bis zu 910 Millimeter Durchmesser aufweisen. Für eine solche Aufgabe muss die entsprechende Kranstütze mit den Fahrwerken angehoben werden. Dank des eigenen Hydraulikequipments stellt selbst diese tonnenschwere Aufgabe eine durchaus schwierige, aber machbare Herausforderung dar. „Zudem haben wir die Möglichkeit, mittels eines mobilen Bohrwerks vor Ort Präzisionsbohrungen im Hundertstelbereich ohne Abtransport der Komponenten in die Werkstatt zu vorzunehmen."

Sollten die Mitarbeiter einmal selbst nicht in der Lage sein, eine Aufgabe zu erfüllen, holen sie sich fachkundige Unterstützung. In den vergangenen Jahren bauten sie sich ein dichtes Netz erfahrener und zuverlässiger Fachfirmen auf.

Mehr Zuverlässigkeit der Anlagen

Nach Umbau läuft Förderbandanlage nicht nur schneller, sondern ist auch vielseitiger.

Den Kunden – sei es die eigene Hafenabteilung oder der bekannte Spezialist Neuss Trimodal – biete die Abteilung Technik der NDH einen Rundumservice, sagt Günter Winkler (rechts), Mitarbeiter der Maschinentechnik: „Das reicht vom Untersuchen der Anlage, dem Erstellen der Berichte bis hin zu den daraus resultierenden Instandsetzungsarbeiten sowohl in der Planung als auch in der Umsetzung." Eine Kette von herausfordernden Aufgaben, die schlüssig ineinander greift.

Der Betreiber, so Rolf Marmann (links), erhalte durch die gezielte und kompetente Unterstützung seine Anlage so betriebsfähig, dass er als Dienstleister für seine Kunden störungsfrei handeln könne. Die optimale Verfügbarkeit erleichtert nicht nur die Disposition des Umschlagsgerätes. Der Kunde muss nicht befürchten, dass das Gerät während eines wichtigen Auftrages plötzlich versagt. Zudem sind eventuell doch einmal auftretende Störungen meist in relativ kurzer Zeit behebbar, weil sich die Schäden nach den regelmäßigen Revisionen in Grenzen halten, wenn sie nicht sowieso schon vorher erkannt und behoben wurden. Dabei greifen die Mitarbeiter auf das Wissen zurück, das sich die Abteilung in den vergangenen Jahrzehnten erarbeitete: „Wir kennen das Geschäft, kommen aus der Praxis und wissen genau, was Sache ist, welche Anforderungen im Hafen bestehen", betont Marmann. Die Mitarbeiter können aber noch mehr: Bei Bedarf ermitteln sie die Leistungsparameter von Anlagen und verbessern sie nach Rücksprache mit dem Kunden und der Ermittlung der geforderten Ansprüche bedarfsgerecht.

Bei einer von den Mitarbeitern selbst umgebauten Förderbandanlage steigerten sie nicht nur die Leistung drastisch – um beeindruckende 50 Prozent. Auch die umschlagbare Sortenvielfalt erhöhte sich deutlich. Die gesamte anfallende Erzpalette kann nun abgedeckt werden. „So können die Kollegen von den Hafenbetrieben nicht nur schneller arbeiten, sondern auch besser auf die verschiedenen Anforderungen reagieren und neue Umschlagsanfragen realisieren. Wir entwickeln eben immer die passende und maßgeschneiderte Lösung."

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-haefen.de*

Redaktion und Verlag: *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*

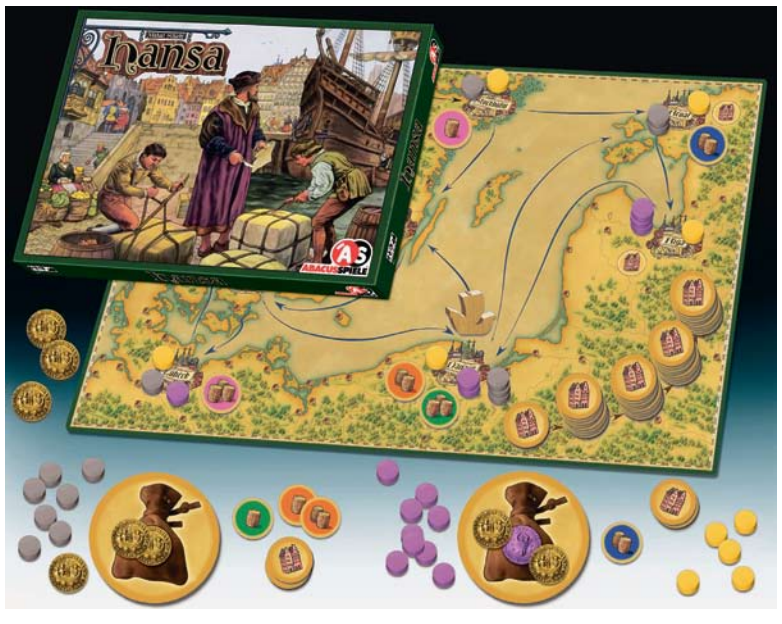
Druck: *Axel Springer AG ■ Druckerei Essen-Kettwig ■ Im Teelbruch 100 ■ 45 219 Essen ■ (0 20 54) 1 01 - 4 74 ■ helmut.janzen@axelspringer.de*

Spielend die historische Hansezeit erleben

„Hansa" entführt in die Welt der Kaufleute des 14. Jahrhundert: Brettspiel zur Warenwirtschaft auf Ostsee

Die Spieler des spannenden „Hansa" wetteifern um die Vorherrschaft in den Hansestädten des 14. Jahrhunderts. Sie durchqueren mit einem Handelsschiff die Ostsee, immer auf der Suche nach günstigen Gelegenheiten, wertvolle Waren zu erwerben. Dabei bauen sie in den Städten ein Netz von Marktständen auf. Diese ermöglichen es, Waren wieder rechtzeitig zu verkaufen und den Einfluss weiter zu vergrößern.

Der Spielplan zeigt die Ostsee mit neun Hansestädten. Die Städte sind durch die Routen für das Handelsschiff miteinander verbunden. Dieses Schiff wird von allen Spielern gemeinsam benutzt. In den Städten haben die Spieler drei Möglichkeiten: Waren einkaufen, Waren verkaufen und Marktstände errichten. Diese Marktstände können nur mithilfe der eingekauften Waren errichtet werden. Sie



bringen den Spielern jedoch unter Umständen zusätzliche Einnahmen, und sie sind Voraussetzung dafür, um in einer Stadt Waren zu verkaufen. Die Spieler müssen die Waren verkaufen, denn ihre Lagerkapazität ist begrenzt, und verkaufte Waren erbringen wesentlich mehr Punkte, als unverkaufte.

Da der Spieler in jeder Stadt nur eine der Möglichkeiten nutzen darf, muss er mit dem Schiff in die nächste Stadt fahren, will er weitere Aktionen ausführen. Da aber sowohl die Überfahrten wie auch die Waren bezahlt sein wollen, ist der Spieler ständig zu Entscheidungen gezwungen: Soll er etwas für sein eigenes Wohl tun, für den nächsten Spieler interessante Waren weg kaufen oder gar für gutes Geld das Schiff in einen Hafen schicken, in den der nächste Spieler gar nicht möchte?

Das Spiel endet, wenn der Nachschub an Waren zur Neige geht. Es gewinnt dann der Spieler mit den wertvollsten verkauften Waren und den meisten Städten mit eigenen Marktständen.

„Hansa" ist das neue Meisterstück des Erfolgsautoren Michael Schacht. Nach dem großen Doppelwurf mit „Paris Paris" und „Coloretto" beweist er mit „Hansa" erneut sein Gespür für familiengerechte Spiele.

Ein sehr gutes, spannendes Spiel, mit recht einfachen Regeln, die aber den Spielern sehr viele Optionen und Entscheidungen zulassen. Und ein Konzept, bei dem wirklich alles zusammen passt: das variable Spielende, die Spannung, ob ich meine Waren durchbringe und der ständige Zwang die richtige Aktion in der richtigen Stadt zu machen. Auch zu zweit sehr gut spielbar und sogar noch taktischer.

„Hansa" ist bei Abacusspiele erschienen, für zwei bis vier Spieler ab zehn Jahren geeignet, die für eine Partie etwa 60 Minuten benötigen.

Spiel für die ganze Familie

Es ist im Spielzeughandel für etwa 19 Euro erhältlich.

Wer noch mehr Abwechslung möchte: Auf der Internetseite des Herstellers „www.abacusspiele.de", unter Service im Bereich Downloads, lässt sich der Spielplan „Wechselnde Winde" herunter laden, der mit neuen Verbindungen aufwartet. Nur kleine Veränderungen, die jedoch ganz neue taktische Überlegungen erfordern.

Handelsreisen auf der Ostsee

Zehn einfache Fragen beantworten und ein Spiel gewinnen!

Frage 1: Neben Kalmar produziert welcher italienische Hersteller Reach Stacker?
- N Lancia
- F Fiat
- H Ferrari

Frage 2: In welchem Jahr wurden in der Moderne Versuche mit einer Schiffsschraube gemacht?
- A Im Jahr 1812
- L Im Jahr 1573
- R Im Jahr 1066

Frage 3: In welcher italienischen Stadt führte Josef Ressel damals seine bahnbrechenden Versuche durch?
- I In Turin
- N In Triest
- U In Venedig

Frage 4: Womit erreichten die Wikinger das Rheinland?
- S Mit dem Langboot
- V Mit dem Pony-Express
- X Mit der Postkutsche

Frage 5: Welche Stadt hatte in der Hanse den Vorsitz?
- N Leipzig
- E Lübeck
- L Lippstadt

Frage 6: Wie viele Restaurants gibt es in Shanghai?
- S Über 1000
- A Etwa 800
- F Weniger als 675

Frage 7: Welchen Ruf hatte Shanghai in der Ming-Zeit?
- C Augapfel des Kaisers
- L Motor des Fortschritts
- T Hauptstadt des Südens

Frage 8: Seit wie vielen Jahren leben Menschen auf dem Stadtgebiet von Shanghai?
- H Seit 1000 Jahren
- A Seit 3000 Jahren
- A Seit 5000 Jahren

Frage 9: Woran orientiert sich ein Forscher aus Deventer bei der Organisation von Terminals?
- D Ameisen
- Q Kanarienvögel
- H Wolfsrudel

Frage 10: Aus welcher Stadt stammt der neue NRW-Verkehrsminister Lienenkämper?
- G Osnabrück
- S Gelsenkirchen
- T Meerbusch

Lösungswort:

So langsam wird es Frühling, doch zwischen den schönen Abschnitten laden immer noch regnerische und stürmische Tage dazu ein, etwa einen lustigen Spieleabend mit der ganzen Familie zu planen. Zum Beispiel mit „Hansa", unserem Spiel des Monats, bei dem die Teilnehmer in die Rolle eines Hanse-Kaufmannes schlüpfen. Die Hafen-Zeitung verlost mit freundlicher Unterstützung von Abacusspiele in dieser Ausgabe drei Exemplare des spannenden Spieles.

Um eines, liebe Leserinnen und Leser, davon zu erhalten, müssen Sie lediglich die richtigen Antworten auf die zehn Fragen finden. Die Lösung des Februar-Rätsels lautete „FRUCHTKORB". Die Gewinner wurden benachrichtigt.

Einfach die entsprechenden Buchstaben der richtigen Antworten nacheinander notieren und das Lösungswort bis zum 1. April (es gilt das Datum des Poststempels) an Hafen-Zeitung, Andreas Fröning, Antoniusstraße 18, 45470 Mülheim an der Ruhr, auf einer Postkarte oder an die E-Mail info@schrift-steller.de senden. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen.

Wir wünschen Ihnen viel Glück und Spaß.