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

Holger te Heesen bringt fast alles schnell und sicher auf seinen Weg
Seite 7

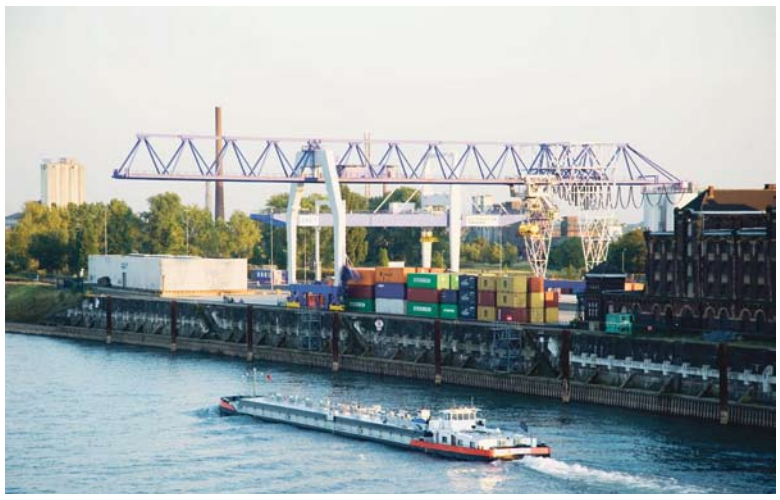
Ticker: Sensationsfund in Kaiserswerth +++ 800 Jahre St. Quirinus Münster in Neuss +++ Ruderer erfolgreich +++ Hochschule ist gestartet +++ Die Donau verbindet Europa +++ Neue Radtour +++ Hafen Krefeld wird erweitert

Terminal hat Arbeit aufgenommen

Erstes Krefelder Leuchtturmprojekt ist abgeschlossen: erfolgreiche Startphase

Ganz offiziell ging jetzt das Krefelder Containerterminal in Betrieb. Seit Beginn der strategischen Partnerschaft zwischen Krefeld und den Neuss-Düsseldorfer Häfen 2008, bildete die Reaktivierung und Modernisierung des Terminals einen Schwerpunkt der Hafenentwicklung. Das Terminal besteht seit fast zehn Jahren, war aber deutlich unterdimensioniert. Aus 4000 Quadratmetern wurden innerhalb des vergangenen Jahres 35.000. Mit der zweiten Containerbrücke ist jetzt eine Umschlagsleistung von 150.000 TEU pro Jahr möglich.

„Wir haben in Krefeld im vergangenen Jahr 280.000 Quadratmeter Gewerbe- und Industrieflächen erschlossen. Mit KCT und der Neuansiedlung von ThyssenKrupp liegen über die Hälfte dieser Flächen im Hafengebiet", erklärte Oberbürgermeister Gregor Kathstede zum Stellenwert des Rheinhafens für die Stadt. Anlässlich der Inbetriebnahme machte er sich ein Bild von der Leistungsfähigkeit der trimodalen Anlage direkt am Rhein. „Krefeld ist ein schlafender Riese", ergänzte Manfred Abrahams, Stadtkämmerer und Aufsichtsratsvorsitzender der Hafengesellschaft. „Damit wir als Wirtschaftsstandort zukunftsfähig bleiben, brauchen wir den trimodalen Anschluss für unsere Unternehmen."



Für die Geschäftsführer der Hafen Krefeld GmbH, Elisabeth Lehnen und Rainer Schäfer, ist damit das erste Großprojekt abgeschlossen.

Die direkte Stromlage des Terminals stellt für Karl-Heinz Schoon, Geschäftsführer der KCT, den Schlüssel zum Erfolg dar. „Wir brauchen in Krefeld kein aufwendiges Manövrieren: anlegen, umschlagen, weiterfahren. Dieser Zeitvorteil macht sich gerade für die Liniendienste bezahlt. Aber auch Schiffe vom und zum Ober- und Mittelrhein können so kurz anlegen und schnell ein paar Container mitnehmen oder löschen."

Investitionen

Foto: SeaPorts

Dr. Philipp Rösler, Wirtschaftsminister des Landes Niedersachsen, kündigte beim Niedersächsischen Hafentag den weiteren Ausbau der Infrastruktur an. Die Investitionen in Millionenhöhe seien nicht nur eine Wachstumschance sondern Beleg, dass die Hafenbetreiber zuversichtlich dem baldigen Ende der Wirtschaftsschwäche entgegen sähen.

Bedeutung

Die mangelnde Berücksichtigung der Verkehrsachsen und der Standorte des Logistiklands NRW im nationalen Hafenkonzept mahnten jetzt nochmals NRW-Verkehrsminister Lutz Lienenkämpfer und die Verbandsvertreter der Logistik-, Schifffahrts- und Hafenwirtschaft im Lande an.

Aktuelle Daten

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) hat das statistische Faltblatt „Daten & Fakten 2008/2009" veröffentlicht. Der jährlich erscheinende Folder stellt die wesentlichen Kennzahlen des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt in kompakter Form zusammen. Dabei lassen sich auch die ersten Auswirkungen der Wirtschaftskrise ablesen: Die Beförderungsmenge verringerte sich in 2008 auf 245,7 Mio Tonnen.

Das Faltblatt kann über die BDB-Geschäftsstelle, Dammstraße 15 - 17, 47119 Duisburg, www.Binnenschiff.de, bezogen werden.

Schützen begeisterten ihre Gäste

Foto: Stadt Neuss

Erneut einen Rekord stellten in diesem Jahr die Neusser Schützen mit ihrem Fest auf: 6.797 Schützen und Musiker machten das beliebte Fest zum größten seiner Art weltweit. Und auch die Begeisterung der Bürger, die zahlreich die Straßen säumten, kannte keine Grenzen.

Stelle frei

Die Position einer neuen kaufmännischen Leitung für die Wiener Hafen Management GmbH hat jetzt die Wien Holding ausgeschrieben. Die Ausschreibung richtet sich an branchenerfahrene, unternehmerisch agierende und ergebnisorientierte Persönlichkeiten, die über eine hohe Sozialkompetenz und einen motivierenden Führungsstil verfügen.

Mischung macht's

Angesichts der derzeitigen Sorgen um Arbeitsplätze und die wirtschaftliche Entwicklung scheint es im ersten Moment vielleicht ein wenig verwunderlich, sich gleichzeitig um Berufsanfänger Gedanken zu machen, zu überlegen, wo wir Auszubildende, Berufseinsteiger und –erfahrene für die Unternehmen herbekommen oder die Gründung einer neuen Hochschule hier am Standort mit Beifall zu bedenken. Ungeachtet der derzeitigen Situation warnen die Fachleute, dass schon in wenigen Jahren die geburtenschwachen Jahrgänge dazu führen, dass wieder händeringend Auszubildende sowie junge Berufseinsteiger gesucht werden. Schon heute ist es teilweise extrem herausfordernd, gut ausgebildete, motivierte und flexible junge Menschen für eine Arbeit im Hafen oder im hafennahen Bereich zu gewinnen. Dabei gehört die Logistik zu den drei wachstumsstärksten und dynamischsten Branchen der Bundesrepublik – und wird mit dem Ende der wirtschaftlichen Probleme sicherlich wieder auf einen Wachstumskurs zurückkehren.

Damit wir – die Häfen, die Unternehmen und ihre Partner – dann wieder die uns gestellten Aufgaben erfüllen können, benötigen wir zum einen das Wissen und die Erfahrung der „alten Hasen". Um aber für die Zukunft gut aufgestellt zu sein, sind zum anderen eben auch die Neugierde, der Einsatz und die Unbekümmertheit der jungen Berufsanfänger erforderlich. Erst diese Mischung macht den Erfolg aus. Und deshalb freuen wir uns gleichermaßen über die neue Hochschule wie über jeden Ausbildungsplatz in einem der Unternehmen in den Häfen. ULRICH GROSS

Wichtiger Beitrag

Eigenlob liegt uns nicht. Die Mitarbeiter der Neuss Düsseldorfer Häfen ebenso wie der zahlreichen Unternehmen im Hafen freuen sich, wenn sie jeden Tag in Ruhe ihrer Arbeit nachgehen können. Im Bewusstsein, welche wichtige Aufgabe, sie für Handel, Industrie und Produktion in den Kommunen und in der Region leisten.

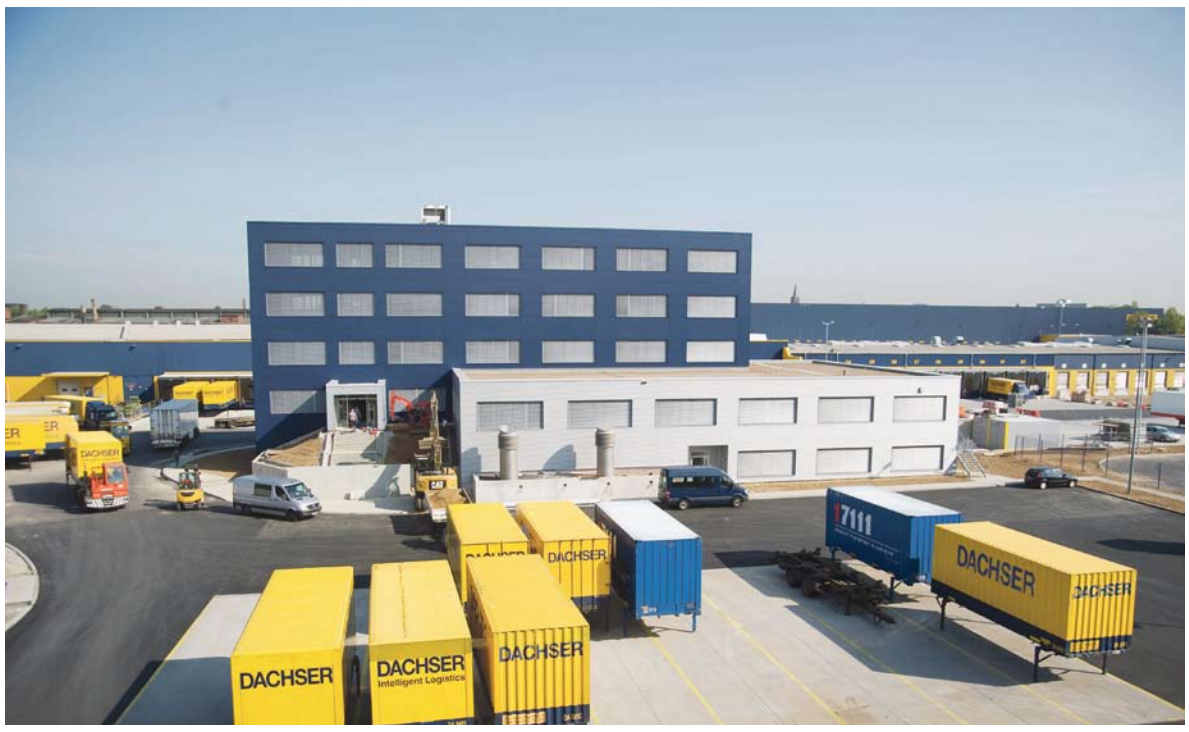
Das hat – so müssen wir selbstkritisch feststellen – aber leider auch dazu geführt, dass der eine oder andere gar nicht weiß, was für ein „Schmuckkästchen" (Günter Kozlowski, Staatssekretär im NRW-Verkehrsministerium) dort vor seiner Haustür liegt.

Da gerät bei dem ein oder anderen in Vergessenheit, dass zum Beispiel in und um Krefeld rund 18.000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt vom Hafen abhängen. Allgemein gilt, dass die öffentlichen Binnenhäfen tragende Akteure der lokalen und regionalwirtschaftlichen Entwicklung sind. Sie sind eng mit der heimischen Wirtschaft verflochten und leisten direkt und indirekt – über die von den Häfen getätigten Investitionen – in ihrer Standortregion einen wesentlichen Beitrag zur Schaffung und Stärkung von Wirtschaftskraft, Einkommen und Beschäftigung.

Deshalb erlauben wir uns, hin und wieder einmal auf diese Fakten hinzuweisen. Nicht, um uns in die Brust zu werfen oder um Beifall zu betteln. Sondern damit wir auch in Zukunft in Ruhe und so gut wie gewohnt unsere Arbeit machen können. Denn mehr möchten wir gar nicht. RAINER SCHÄFER

Investition in die Zukunft

Dachser Neuss errichtet ein neues Verwaltungsgebäude



Das neue Verwaltungsgebäude der Dachser-Niederlassung Neuss nimmt attraktive Formen an.

Nach dreizehn Monaten Bauzeit ist es soweit: Die Dachser-Niederlassung Neuss nimmt Anfang Oktober ein neues Verwaltungsgebäude in Betrieb. Auf 4500 Quadratmetern und fünf Etagen arbeiten künftig 180 Mitarbeiter. „Wir möchten auch in schwierigen Zeiten in die Zukunft investieren. Deshalb haben wir unsere Betriebsstätte zu einem modernen Standort ausgebaut", sagt Niederlassungsleiter Hans-Peter Landefeld.

Neben dem Verwaltungsgebäude errichtet Dachser bis zum Frühjahr 2010 eine 10.500 Quadratmeter große Umschlaghalle auf dem Firmengelände, das dann 110.000 Quadratmeter umfassen wird. Investitionsvolumen insgesamt: 26 Millionen Euro. Landefeld erklärt: „Die Logistik des 21. Jahrhunderts stellt uns vor hohe Herausforderungen. Um diese zu meistern, legen wir großen Wert auf gut ausgebildete, qualifizierte und motivierte Mitarbeiter." Die Niederlassung bildet deshalb jedes Jahr 16 junge Leute zu Kauffrauen/-männern für Spedition und Logistikdienstleistungen, Bürokaufleuten, Berufskraftfahrern/innen sowie zu Fachkräften für Lagerlogistik aus. Zudem ermöglicht das Unternehmen zahlreichen Interessenten ein Studium zum Betriebswirt an der Berufsakademie Mannheim. Das Logistikunternehmen Dachser ist seit 1938 in Neuss präsent und schuf seither knapp 400 Arbeitsplätze in der Region.

Die Dachser GmbH & Co. KG zählt zu den führenden Logistikdienstleistern Europas. Intelligente Logistik – das ist die Kombination aus jahrzehntelanger Erfahrung, modernsten Informationstechnologien und dem täglichen Miteinander vieler begeisterter Menschen über nationale und kulturelle Grenzen hinweg. Die rund 18.100 Mitarbeiter an weltweit 305 Standorten erwirtschafteten im vergangenen Jahr einen Umsatz von 3,6 Milliarden Euro und betreuten 43,3 Millionen Sendungen in einem Gesamtgewicht von 29,1 Millionen Tonnen.

Kampf der dicken Luft in Krefeld

In vielen Städten soll die Luft reiner werden. Feinstaubmessungen, Luftreinhaltepläne, Umweltzonen und Partikelfilter für Feinstaubschleudern sollen dafür sorgen, dass die Bürger künftig wieder durchatmen können.

In Krefeld gibt es zwar bisher noch keine Umweltzonen, doch auch in der Samt- und Seidenstadt sind Einfuhrbeschränkungen kein Tabuthema. „Noch stehen Messungen zum Feinstaub und anderen Schadstoffen aus. Wir müssen abwarten, was bei den Prüfungen der Bezirksregierung herauskommt und dann die entsprechenden Maßnahmen ergreifen. Umweltzonen sind dabei nicht generell ausgeschlossen", sagt Andreas Rademacher vom Fachbereich Umwelt der Stadt.

Einen konkreten Luftreinhalteplan gibt es derzeit nur für das Hafengebiet. „Dort fehlt nur noch eine Maßnahme und das ist die Verlegung der Bataver Straße. Dafür sind die Fördermittel noch nicht freigegeben", berichtet Rademacher. Bisher ist die Belastungsbilanz im Hafen jedoch moderat. Zwar sind in diesem Jahr an bisher 36 Tagen die Grenzwerte und damit auch das Jahreshöchstmaß überschritten worden, in den vergangenen Jahren war die Luft jedoch an bis zu 80 Tagen schadstoffüberlastet. Die Dauermessstation in Linn bleibt dagegen das ganze Jahr unter dem Höchstsatz der grenzüberschreitenden 35 Tage. In Inrath begannen die Messungen erst Anfang des Jahres und lassen noch kein abschließendes Urteil zu.

Sensationsfund in Kaiserswerth: Deichbauarbeiten bringen eine bislang unbekannte Anlegestelle und ein vollständig erhaltenes Plattbodenschiff aus dem 17. Jahrhundert ans Tageslicht: extrem aufwendige Ausgrabungen

Düsseldorf um einen Hafen reicher

„So etwas passiert einem Archäologen nur einmal im Leben. Ein vollständig erhaltenes Holzschiff ausgraben zu dürfen, ist etwas absolut Besonderes", betont die Archäologin Ute Becker vom Duisburger Fachunternehmen archaeologie.de. Das Schiff sei nur leicht beschädigt, und die Freude über die Möglichkeit, einen solchen Fund dokumentieren zu können, sei groß.

Bei Bodenarbeiten im Bereich des historischen Zentrums von Kaiserswerth rechnen Archäologen immer mit Funden. Als sensationell stuften sie jedoch den Fund ein, der sich ihnen Anfang Juli präsentierte. Bei Deichsanierungsarbeiten am Herbert-Eulenberg-Weg wurden zunächst mächtige Mauerstücke, ursprünglich Teile einer von Norden nach Süden parallel zum Rhein verlaufenden Mauer, gefunden. Im weiteren Verlauf der Grabungsarbeiten entdeckten die Archäologen das Schiffswrack aus dem 18. Jahrhundert. Das hölzerne Plattbodenschiff lag am Rand des ehemaligen Festungsgrabens und des Kittelbachs, der dort in den Altrheinarm mündet.

Fotos: Stadt Düsseldorf

Vorsichtig musste die Fundstelle des Schiffs gesichert werden.

Natürliche Anlegestelle

Die ebenfalls dort gefundene Uferbefestigung bestätigt nach Angaben der Archäologen zum ersten Mal die Vermutung, dass der heute noch als Biotop erhaltene Altrheinarm im 18. und 19. Jahrhundert als Hafen diente.

Mit dem Bug ruhte das Wrack auf einem Trümmerstück der 1702 zerstörten Festung. Der restliche Rumpf war im tiefen Wasser versunken und im Lauf der Zeit von tonigen Ablagerungen zugeschwemmt worden. Die steile Lage des Schiffskörpers machte den Archäologen sehr zu schaffen. Grundwasser drang in die Baugrube ein und musste abgepumpt werden. Anschließend konnte der zurückgebliebene Schlamm weggebaggert werden. Nach und nach legte das Archäologen-Team das 18 Meter lange Schiff frei.

Dabei standen die Experten unter enormem Zeitdruck. Bis vor wenigen Tagen mussten die Ausgrabungen beendet sein, dann wurde es unwiderruflich Zeit für die Fortsetzung der Deichbauarbeiten. „Zum Beginn der Hochwassersaison im November müssen wir den Deichbereich gesichert haben", erklärt Kristian Lütz vom Stadtentwässerungsamt.

Parallele Arbeiten

Zwei Teams arbeiteten parallel, eins legte die Holzplanken frei, das andere übernahm die Bergung der bereits dokumentierten Teile. „Die Arbeiten waren extrem aufwendig, da alle Fundstücke komplett im Morast verunken waren", erläutert Manfred Blaszyk vom städtischen Presseamt. „In Teilstücke zersägt lagerte man die Fundstücke zunächst in Containern im Wasser. Unter Sauerstoffeinfluss würde das Holz schnell verrotten." Um das Schiff in seiner alten Form wieder zusammensetzen zu können, kam ein 3-D-Scanner zum Einsatz, der es an der Fundstelle genau vermaß.

Auf den ersten Blick eher unspektakulär: das Plattbodenschiff.

Im Archäologischen Landesmuseum Schleswig-Holstein beginnen demnächst die aufwendigen Restaurierungsarbeiten. Eine Lösung aus Polyethylenglykol konserviert in den nächsten Jahren die alten Planken. Unter Druck wird dabei das Wasser entfernt. „Nach dem Abschluss der Restaurierungsarbeiten kann das Schiff wieder zusammengebaut und in Düsseldorf ausgestellt werden. Das wird jedoch rund fünf Jahre dauern", vermutet Blaszyk. Allein die Kosten für die Wiederherstellung werden auf etwa 300.000 Euro geschätzt.

Wo die Öffentlichkeit den Fund besichtigen kann, steht noch nicht fest. Düsseldorfs Oberbürgermeister Dirk Elbers verspricht jedoch ganz sicher: „Wir werden an einer Lösung arbeiten, für das Schiff nach der aufwendigen Sicherung einen angemessenen Platz zur dauerhaften Präsentation zu finden." **ukh**

Treideln, ohne zu trödeln

Bis zur Einführung der Dampfschifffahrt, so erklärt Clemens von Looz-Corswarem in „Düsseldorf und seine Häfen", 1996, gehörten zu den Grundvoraussetzungen des Güterverkehrs auf der Wasserstraße neben geeigneten Transportmitteln und einer gut funktionierenden Schifffahrtsorganisation ausgebaute Leinpfade, die ein dichtes Netz von Häfen beziehungsweise Anlegestellen verbanden.

Während die Schiffe sich stromab von der Strömung treiben ließen (was allerdings das Steuern erschwerte), bisweilen unterstützt durch ein Segel sowie ein Heck- und Bugsteuer, mit denen das Schiff in der Strömung gehalten wurde, waren die Schiffe, die den Rhein aufwärts wollten, auf das Treideln angewiesen.

Kleine Boote oder Kähne konnten dabei meist von einigen Männern gezogen werden konnten. Jedoch benötigte man für große beladene Schiffe, wie sie auf dem Niederrhein seit dem Spätmittelalter üblich waren, mehrere Pferde, häufig bis zu acht.

Damit sie die Schiffe aufwärts ziehen konnten, war ein einigermaßen ausgebauter Pfad am Ufer nötig. Den Namen erhielten sie von der Leine, die vom Treidelmast des Schiffes zum Zugtier führte.

Gegen Ende des 17. und im 18. Jahrhundert werden sich am Leinpfad die Organisationen der Peerdsburen, Treidelknechte oder Rheinhalfen ausgebildet haben, die in bestimmten Abschnitten des Rheins auf Mietbasis die Schiffe stromauf zogen. Die Pferdewechselstationen, die zugleich auch Gasthäuser und Kaufläden zur Versorgung der Schiffsbesatzungen waren, gehen jedoch wahrscheinlich auf das späte Mittelalter zurück.

Neuss feiert den Geburtstag des Patrons

Vor 800 Jahren wurde der Grundstein für das Münster gelegt – Quirinus schützt und brachte Wohlstand

„Dieses Gotteshaus ist das Wahrzeichen unserer Stadt, der Patron dieser Kirche, der heilige Quirinus, ist zugleich unser Stadtpatron. Der gern genutzte Begriff Quirinusstadt benennt die Identifikation der Menschen in dieser Stadt mit ihrem Heiligen", bringt der Neusser Bürgermeister Herbert Napp die Verbundenheit der Stadt mit „ihrem Heiligen" und der mit seinem Namen verbundenen Kirche auf den Punkt. In diesem Jahr feiert das Quirinus-Münster Geburtstag, wie der Grundstein belegt: „Im Jahr 1209 nach der Menschwerdung des Herrn, im ersten Jahr der Kaiserherrschaft Ottos unter Bischof Adolf von Köln und der Äbtissin Sophia legte Meister Wolbero den ersten Stein zum Fundament dieser Kirche am Tage des heiligen Dionysius des Märtyrers."

31 Jahre Bauzeit

Das neue Münster vollendete man um 1240. Da sich Ende des 12. Jahrhunderts das Kloster in ein Damenstift umwandelte, wurde auch die Bezeichnung Stiftskirche üblich. Über der Krypta der Vorgängerbauten erhob sich nun eine dreischiffige Emporenbasilika, und der Chor erhielt eine Dreikonchenanlage. Brände und Kriegsereignisse beschädigten häufig den Sakralbau. Daher krönt seit dem 18. Jahrhundert den Vierungsturm statt des Faltdachs eine Kuppel mit der Standfigur des heiligen Quirinus. Auch der Turm, der zuvor einen Spitzhelm trug und fast 100 Meter emporragte, erhielt eine flachere Bedachung. Trotzdem blieb die Kirche weitgehend in ihrer 1209 angelegten Form erhalten. Heute zählt das Münster zu den bedeutendsten spätromanischen Kirchen am Rhein und ist ein bauhistorisches Kleinod.

Vortrag über Baugeschichte

Quirinus lebte im 2. Jahrhundert als Tribun in Rom. Er hatte christliche Gefangene zu bewachen, darunter den Stadtpräfekten Hermes und Papst Alexander. Als schließlich seine Tochter Balbina durch Papst Alexander von einem schweren Leiden geheilt werden konnte, trat Quirinus mit seiner Familie zum Christentum über. Er wurde gemartert und hingerichtet.
1050 erhielt die Neusser Äbtissin Gepa von Papst Leo IX, in Rom Quirinusreliquien und brachte sie nach Neuss. Seither bildete Neuss das Ziel zahlreicher Pilger, die den Heiligen Quirinus als Fürsprecher in leiblichen und seelischen Nöten anriefen.
Zahlreiche Veranstaltungen finden noch bis November anlässlich der 800-Jahr-Feier statt. Am Sonntag, 4. Oktober, beginnt um 11:15 Uhr das Familienfest der Pfarrgemeinde St. Quirinus zum Münsterjubiläum mit einer Familienmesse im Quirinusmünster und einem Begegnungsfest am Kardinal-Frings-Haus und auf dem Münsterplatz. Veranstalter ist die Pfarrei St. Quirinus.

Ölbild von Helmut Wessels

Die Reliquien des heiligen Quirinus schützten die Stadt Neuss.

Gleich zwei Termine stehen am Dienstag, 6. Oktober, auf dem Programm: Um 11:30 Uhr wird das Buch „Das Neusser Münster", Bachem Verlag, im Kapitelsaal des Pfarrhauses von St. Quirinus vorgestellt. Und um 20 Uhr widmet sich ein Vortrag unter dem Titel „Der Bau des Quirinusmünsters in Neuss" der Baugeschichte und der Bedeutung des Bauwerks über die Jahrhunderte. Treffpunkt ist das Kardinal-Frings-Haus, Veranstalter sind die Volkshochschule Neuss und die Pfarrei St. Quirinus.

Immer einen Besuch wert

Die Feiern finden ihren Höhepunkt am Festtag der Grundsteinlegung, dem 9. Oktober. Schon am Vorabend, am 8. Oktober, bieten die Kirchenmusiker der Pfarrei St. Quirin und des Kreisdekanats mit dem „Even Song" um 20 Uhr ein musikalisches Abendgebet zur entsprechenden Einstimmung, bei dem jeder mitsingen kann. Am Jubiläumstag, dem 9. Oktober, wird ein „Sonderstempel Quirinus-Münster" von der Deutschen Post im „Sonderpostamt am Neusser Rathaus" vorgestellt. Ab 20 Uhr lädt die Pfarrei St. Quirin dann zu einem Hochamt im Quirinus-Münster ein. Für die musikalische Begleitung sorgen der Münsterchor und das Neusser Kammerorchester.
Den Abschluss der Quirinus-Veranstaltungen bildet eine Ausstellung mit dem Titel „Macht und Pracht" im Neusser Stadtarchiv vom 2. bis zum 18. November. Anhand von Urkunden, Grafiken, Plänen und Fotos beleuchtet die Ausstellung Facetten der Beziehung zwischen Stadt und Kirche: die Bedeutung von Turm und Glocken bei Krieg und Feuer, die Kirche als Baudenkmal, städtisches Wahrzeichen, Pilgerort und Zentrum der Gemeinschaft. Weitere Informationen gibt es unter der städtischen Internetadresse www.neuss.de.
Auch abseits der Feierlichkeiten lohnt sich ein Besuch in dem Gotteshaus, besonders sehenswert sind Krypta, Quirinusschrein und Hochaltar sowie das Südportal (1996) mit Darstellungen aus dem Schützenwesen von Elmar Hillebrand. Orgelstunde zur Marktzeit gibt es samstags um 11.30 Uhr. Führungen können Interessierte bei der Tourist-Information unter der Rufnummer (0 21 31) 27 32 42 vereinbaren.

Foto: Henkel

Henkel-Renntag war ein Erfolg

Bei der Spendenaktion auf dem diesjährigen Henkel-Renntag kamen 15.000 Euro zusammen. Damit unterstützt Henkel drei Düsseldorfer Projekte. Jeder Renntag-Besucher konnte für das Projekt abstimmen, das ihm besonders am Herzen lag. Für jede abgegebene Stimme spendete Henkel über „Henkel Smile" einen Euro.

Die Spende fließt in drei lokale Düsseldorfer Projekte. Therapeutisches Reiten im Reit- und Pony-Club e.V.: Mit der Spende fördert Henkel die Therapie körperbehinderter und verhaltensauffälliger Kinder, die im Umgang mit den Pferden eine Stärkung ihrer gesamten Person erfahren.
Kreativworkshops und mehr für den Kinderclub „Kibi": „Kibi" fördert Kinder im Alter von 6 bis 16 Jahren, die Konzentrations- oder Lernschwierigkeiten haben.
Der Aquazoo soll weiter „leben": Als Kombination aus Museum und Zoo ist der Aquazoo in Düsseldorf eine einmalige Einrichtung. Ziel der Förderung ist es, das einzigartige Angebot zu wahren und auszubauen.

Ruderer krönen eine erfolgreiche Saison

Bootshaus an der Bataverstraße im Krefelder Hafen ist das Zentrum eines regen und vielfältigen Vereinslebens

Mit einem vierten Platz am letzten Renntag und das sogar vor heimischem Publikum krönte der Männerachter des Crefelder Ruder-Club (CRC) die hervorragende Saison in der neu geschaffenen Ruder-Bundesliga mit dem Titelgewinn.
Zudem hatte der CRC als einer der wenigen Clubs in Deutschland auch einen Frauen-Achter gemeldet, der sich im Laufe der Saison immer weiter steigern konnte, sodass die Damen-Mannschaft den zweiten Platz erreichte. Triumphe, die die Ruderer zunächst an der Rennstrecke am Elfrather See und anschließend im Vereinsheim an der Bataver Straße im Krefelder Hafen gebührend feierten.

Fotos: Crefelder Ruderclub

Das vielfältige Vereinsleben bietet für jeden Geschmack und jeden Sportler genau das richtige Angebot.

Eine starke Jugendabteilung

Doch nicht nur der Leistungssport hat bei den Krefeldern ein herausragendes Zuhause: Der Crefelder Ruder-Club wurde 1883 gegründet und zählt heute mehr als 350 aktive und unterstützende Mitglieder. „Knapp ein Drittel gehört der Jugendriege an", freut sich der 1. Vorsitzende Walter Jansen. „Dies ist das Ergebnis einer intensiven und erfolgreichen Jugendarbeit."
Die Regattaruderer trainieren unter fachlicher Anleitung von qualifizierten Trainern auf dem Elfrather See, wo der Zusammenschluss 1995 die Erweiterung des Bootshauses mit sanitären Anlagen einweihen konnten. Die gute Arbeit des CRC wurde auch auf Landesebene angemessen honoriert, Krefeld 2005 gemeinschaftlich mit Düsseldorf und Neuss zum neuen Landesleistungsstützpunkt befördert. Seit Sommer ist der CRC zudem zum Bundesstützpunkt für das Leistungsrudern in Deutschland vom DRV nominiert worden.
„Mit dem ausgebauten Elfrather See verfügt der CRC über ein ideales Revier für die Trainingsruderer und kann nun mit Landesunterstützung seine Nachwuchsarbeit intensivieren. Dazu gehört auch der im Dezember 2006 fertig gestellte Ausbau des Bootshauses am Elfrather See", so Iris Kleinheisterkamp-Shore, Kassenwartin und 1. stellvertretende Vorsitzende. Mindestens ebenso wichtig wie die sportlichen Erfolge gelten dem Verein die Leistungsbreite und das gute „Betriebsklima". So ist der CRC auch die Heimat vieler Mitglieder, die einfach nur aus Spaß an der Freud' rudern. Das belegen die Zahlen aus dem jährlichen Ruderbuch. Der Breitensport wird zwar vornehmlich am Rhein praktiziert, doch gehören die jährlichen Fahrten auf Flüssen und Gewässern innerhalb Deutschlands zu einem beliebten und von vielen aktiven Ruderern angenommenen Freizeitvergnügen. Jedes Jahr werden zudem Fahrten auch in fremde Länder organisiert, in der Vergangenheit etwa nach Irland, Frankreich, Polen und die baltischen Länder. Dieses Jahr im November stellt den Höhepunkt eine Reise nach China dar: Eine Gruppe von 20 Ruderern wird auf dem Li-River in China eine von Schweizer Organisatoren geführte Rudertour für knapp zwei Wochen erleben dürfen.
201 Bootsplätze für 302 Mitglieder bietet der CRC – vom Einer über den exotischen Einer mit Steuermann („Verlobungszweier") bis hin zum Rennachter. Auf vielen deutschen und europäischen Gewässern waren die CRC-Ruderer mit der blauen Vereinsflagge zu finden und ruderten im Jahr 2005 die neue Vereinsrekord-Jahresdistanz von insgesamt 150.210 Kilometern zusammen.

Auch im Wettkampf haben die Crefelder immer wieder die Nase vorn.

Wintertraining im Bootshaus

Das eigentliche Vereinsleben spielt sich im Bootshaus an der Bataverstraße ab, direkt am Rhein gelegen. Das „neue" Clubhaus wurde 1983 zum hundertjährigen Bestehen bezogen; das erste Domizil war 1907 einige Hundert Meter weiter stromab errichtet worden und musste im Rahmen der Hafenerweiterung einem Bauvorhaben der Stadt Krefeld weichen.
Im Clubhaus wird gefeiert – oder einfach nur gemütlich beisammengesessen. Hier „erarbeiten" die Rennruderer im Winter in neu ausgestatteten Trainingsräumen auch Kraft und Ausdauer.
Weitere Informationen gibt es unter www.crefelder-rc.de oder beim Crefelder Ruder-Club 1883 e.V., Bataverstraße 10-12, 47809 Krefeld, Telefonnummer (0 21 51) 57 11 22.

Die Hafenstadt Düsseldorf

Mit einer Lesung „720 Jahre Hafenstadt Düsseldorf – Eine wenig bekannte Geschichte" unternimmt das SchifffahrtMuseum am Sonntag, 4. Oktober, ab 11 Uhr einen Streifzug durch die Düsseldorfer Hafengeschichte, bei dem nicht nur die städtische Wirtschaftsentwicklung vorgestellt wird. Auch das Stadtbild beeinflusste der Hafen mit seinen Bauten und Einrichtungen, und ebenso prägten die Menschen, die im Hafen arbeiteten, das Alltagsgeschehen in den Straßen und Gassen der alten Stadt.
Interessenten werden gebeten, sich zu der Lesung mit Brunch rechtzeitig von Dienstag bis Sonntag von 11 bis 18 Uhr unter der Rufnummer (0211) 89 94195 anzumelden, da nur eine begrenzte Zahl von Plätzen zum Preis von 10 Euro zur Verfügung steht. Am Sonntag, 11. Oktober, geht es ab 15 Uhr in einer Führung nicht nur für Kinder um Piraten am und auf dem Rhein. Das Museum öffnet dienstags bis sonntags von 11 bis 18 Uhr. Erwachsene zahlen 3 Euro Eintritt, ermäßigt 1,50 Euro. Kinder bis 18 Jahre kommen kostenlos rein.

Rückkehr nach Neuss

Firma Vetten Krane & Service sucht die Nähe zu den Kunden – maßgeschneiderte Lösungen beschleunigen die Produktion

Seine Rückkehr nach Neuss feierte jetzt das Traditionsunternehmen Vetten Krane & Service. Am Hafenbecken 1 ließ das Unternehmen eine sehenswerte neue Halle und ein schmuckes Verwaltungsgebäude errichten. „Damit rücken wir nicht zuletzt wieder näher an unsere Kunden heran", erklärt Geschäftsführer Gregor Vetten die Gründe für die Investition.

Die Kernkundschaft des Familienunternehmens findet sich am Niederrhein sowie im Ruhrgebiet – und in den Häfen. Ihr bieten die Mitarbeiter genau die richtigen Krane und den passenden Service. „Wir bauen ihnen die optimale Anlage, genau so, wie sie sie brauchen", verspricht Vetten.

Denn neben Standardsituationen gebe es auch oft Anforderungen, die nach einer maßgeschneiderten Lösung verlangten. Etwa mit besonderen Greifern, angepassten Abmessungen, entsprechend den Umgebungsbedingungen (staubt es zum Beispiel sehr stark), der Belastung des Geräts zum Beispiel durch Mehrschichtbetrieb oder die Lastaufnahmemöglichkeit. Alles Einflussfaktoren, die entscheidende Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Krans und damit auf die Produktivität des Betriebs haben können, wie der Geschäftsführer betont. Zweites, ebenso wichtiges Standbein ist der Service: „Ist der Lieferwagen defekt, fahren Sie zum nächsten Verleiher, einen Kran tauschen sie nicht so einfach aus", erklärt Vetten. Er und seine Mitarbeiter betreuen die Kunden gerade, wenn es schnell gehen muss oder ein Problem auftaucht, von dem ein wichtiger Auftrag abhängt. „Wir fühlen uns verpflichtet zu helfen. Es ist unsere Firmenphilosophie, nicht das schnelle Einmalgeschäft zu suchen, sondern eine langjährige Partnerschaft aufzubauen."

Zumal Krananlagen inzwischen auch über modernste Technik wie elektronisch geregelte Antriebe oder Steuerungen verfügen. Hightech-Lösungen, die Arbeitsabläufe enorm beschleunigen und vereinfachen können, die aber auch eine besondere Wartung erfordern.

Investition

Am neuen Standort an der Industriestraße am Neusser Hafenbecken 1 errichtete das Unternehmen Vetten Krane & Service für rund drei Millionen Euro eine moderne, nach ergonomischen Erkenntnissen gestaltete Halle sowie gleich nebenan ein modernes Verwaltungsgebäude. Für Gregor Vetten auch eine Investition in die Zukunft: In den Hallen stehen den Mitarbeitern rund 2700 Quadratmeter Fläche zur Verfügung, weitere rund 550 Quadratmeter in den verschiedenen Büros. Das Grundstück verfügt über eine Grundfläche von etwa 6500 Quadratmetern.

Ausbildung

Derzeit zählt das Unternehmen Vetten Krane & Service rund 50 Mitarbeiter inklusive Leiharbeitern. Sollte es die Auftragslage zulassen, möchte Geschäftsführer Gregor Vetten zudem in diesem Jahr zwei Auszubildende einstellen: „Ich halte es für sehr wichtig auszubilden. Zum einen, um zu zeigen, dass wir unsere Verantwortung ernst nehmen, zu anderen aber auch um in Zukunft qualifizierten Nachwuchs für unseren Betrieb zu erhalten."

Gute Anbindung

An der Lage im Neusser Hafen interessierte Geschäftsführer Gregor Vetten vor allem die gute Verkehrsanbindung.

Daneben überzeugte ihn der Standort durch die Nähe zu seinen Kunden. „Wenn ich aufstehe und an das Fenster gehe, kann ich in jede Richtung zeigen, wo unsere Kernkunden sind", so Vetten. Dazu zählen so traditionsreiche Unternehmen wie FS Karton, Kofu, Nestlé, Rosenberger, Schmolz & Bickenbach, Sels, Universal, Walter Rau und Zietzschmann. Aber auch mit den Neuss Düsseldorfer Häfen verbindet Vetten Krane & Services eine lange und sehr gute Zusammenarbeit.

Geschäftsführer Gregor Vetten in der neuen Halle im Hafen.

Große Kompetenz aufgebaut

Durchdachtes und ganzheitliches Konzept im Dienst des Kunden

„Gregor Vetten hat ein klares, durchdachtes und ganzheitliches Konzept, das für Firmen dieser Größe ungewöhnlich und überdurchschnittlich ist", lobte Klaus P. Hoffmann, Prokurist Demag Cranes & Components und Leiter des Segments Industriekrane, anlässlich der Eröffnung des Vetten-Neubaus. Die beiden Unternehmen, so hob der Prokurist hervor, verbinde eine inzwischen 48-jährige über zwei Generationen reichende Zusammenarbeit. Vetten, so Hoffmann weiter, habe eine mutige unternehmerische Entscheidung getroffen und die Weichen für die Zukunft und das Wachstum des Unternehmens gestellt.

Dieses biete von der Beratung des Kunden in der Projektphase über die Auftragsabwicklung und Inbetriebnahme bis hin zum Service ein „Rundum-Sorglos-Paket". Die Mitarbeiter hätten sich über viele Jahre die Kompetenz angeeignet, solch umfassende Leistungen anbieten zu können. In dem Zusammenhang lobte Hoffmann, dass sich Vetten für die Weiterentwicklung der Mitarbeiter und der Organisation in der Konzept- und Umsetzungsphase externer Unterstützung bediene.

Zudem habe die Firma Vetten sich immer schon sehr frühzeitig mit neuen technischen Trends auseinandergesetzt und in deren Anwendung nicht die Bedrohung des Bestehenden, sondern die Chance zur Weiterentwicklung und Differenzierung gesehen.

Beste Lage

Am Standort Hafen reizte Geschäftsführer Gregor Vetten nicht nur die verkehrstechnisch günstige Lage, sondern auch die attraktive Nähe zur Neusser Innenstadt: „Wo finden sie sonst einen Arbeitsplatz so nah am Zentrum, wo sie trotzdem industrielle Fertigung betreiben können. Das ist auch für die Mitarbeiter sehr angenehm", lobt er das Areal.

Schnell, günstig, umweltschonend

Mitarbeiter der Düsseldorfer ABC-Logistik transportieren so gut wie alles – alle drei Verkehrsträger an einem Ort – verschiedenste Dienstleistungen bieten dem Kunden Mehrwert

Wie spannend, vielseitig und interessant moderne Logistik sein kann, beweist ein Besuch bei der ABC-Logistik GmbH im Düsseldorfer Hafen: „Es gibt beinahe nichts, was wir nicht transportieren", erklärt Holger te Heesen, zusammen mit Andreas Books geschäftsführender Gesellschafter. „Wir sorgen dafür, dass die Menschen versorgt werden, die Bevölkerung, die Industrie und der Handel."

Eine enorm vielfältige Arbeit: Dazu gehören der Bleistift auf dem Tisch ebenso wie die Kaffeetasse samt Inhalt, der Tisch selbst, ebenso wie der Kühlschrank, sein Inhalt, die Tapeten an den Wänden – eben beinahe alles. Und das mit jedem zur Verfügung stehenden Mittel: Neben dem Lkw für die schnelle Nahverteilung sowie kleinere Mengen setzen die Düsseldorfer auf die Schiene. International – denn natürlich arbeiten sie grenzenlos – sind Container gefragt. Sie werden meist über Rotterdam und Hamburg sowie per Binnenschiff in den Düsseldorfer Hafen bewegt.

„Wie geben keinem Verkehrsträger den Vorzug, setzen sie ein, wie es am meisten Sinn macht, auch wenn man unsere Lkw am häufigsten sieht", stellen te Heesen und Books klar. Es soll schnell gehen, möglichst wenig kosten und natürlich die Umwelt nicht belasten. Dazu gehört, dass die Fachleute den Kunden auch die verschiedensten Dienstleistungen anbieten: Neben den klassischen Transporten sind das etwa Kühlkonzepte und Messekonzeption und -bau sowie Botendienste. Themen, die für den Laien im ersten Moment nicht unbedingt miteinander zu tun haben, sich aber ergänzen. Und die dann in ihrem Zusammenspiel verbunden mit der Kreativität der Mitarbeiter in der Summe mehr geben als die Addition der Teile. So werden die Plotter der Messebauer auch von den Kollegen von der Kühler- sowie der Event-Logistik genutzt, etwa um Folien zu bedrucken. Das spart durch die Auslastung Kosten. Erfahrungen im Warendienst macht sich der Botendienst zu eigen, dessen Mitarbeiter zwei Mal täglich minutengenau die Post von den Gerichten im Regierungsbezirk Düsseldorf den Amtsstuben zustellen.

Ein Know-how, das die ABC-Logistik GmbH nicht nur selber nutzt, sondern auch anderen Unternehmen zur Verfügung stellt.

Schnell in der City

„Logistik ist für das tägliche Leben enorm wichtig, ohne Logistik würden wir verhungern", betont Holger te Heesen mit Überzeugung. Für die komplexen und vielfältigen Aufgaben sei der Hafen als zentraler Standort besonders geeignet und für die Stadt als zentraler Standort unabdingbar. Es bestehe nicht nur der Anschluss an alle Verkehrsträger. Auch die Lage sei ideal. Innerhalb von zehn Minuten sei etwa die Innenstadt zu erreichen und die dortigen Kunden zu bedienen. Im regionalen Verkehr würden die Lkw gegen die Ströme der Pendler fahren. Ein nicht zu unterschätzender Faktor zum Thema Verkehrsvermeidung.

Ein breites Leistungsspektrum

Unternehmensgruppe steht auf vier erfolgreichen Säulen

Die ABC-Logistik-Gruppe wurde am 1. Januar 1997 von den beiden geschäftsführenden Gesellschaftern Andreas Books und Holger te Heesen gegründet und besteht aus den vier Töchtern ABC-Logistik GmbH, der ABC-Logistik München GmbH, ABC-Messe GmbH sowie SGL-Logistik GmbH.

Den derzeit 250 Mitarbeitern stehen insgesamt 33.000 Quadratmeter Logistikflächen zur Verfügung. Im vergangenen Jahr machten sie in der Logistik einen Umsatz von rund 24 Millionen Euro, für dieses Jahr sind etwa 26 Millionen Euro geplant.

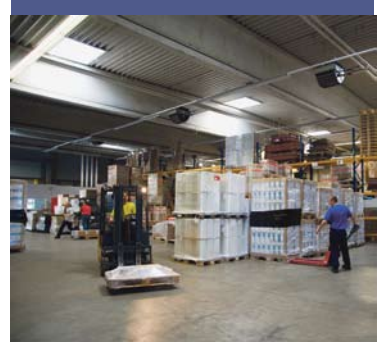
Die Dienstleistungen an den Standorten Düsseldorf und München umfassen unter anderem Lagerlogistik, Sammelgut-Distribution und Just-in-Time-Logistik, wenn Waren genau zu einem vereinbarten Zeitpunkt abgeliefert werden. Aber auch das Supply-Chain-Management, bei dem die gesamte Transportkette kontrolliert wird, gehört zu den Spezialitäten der Mitarbeiter ebenso wie C-Teile-Management, die Event-Logistik, Brief- und Paket-Logistik oder die bundesweite Zwei-Mann-Zustellung. Im Rahmen der Kühlschrank-Logistik stellten die Mitarbeiter im vergangenen Jahr nicht nur rund 25.000 Kühlschränke zum Beispiel in Trinkhallen und Tankstellen auf, sondern befüllen sie auch regelmäßig. Die Büromöbellogistik sowie die Messe-Logistik runden das breite Spektrum der vielseitigen Logistiker ab.

Holger te Heesen in einer der großen Hallen der ABC-Logistik.

Flotte Flotte

Die schnellen Fahrzeuge des weißen ABC-Fuhrparks sind weit über die Stadt Düsseldorf in der ganzen Region bekannt. Im Nahverkehrseinsatz stehen 58 eigene Fahrzeuge vom 7,5-Tonner bis zum großen Transporter zur Verfügung. Weitere 35 Fahrzeuge sind für den Fernverkehrseinsatz bestimmt. Sie alle verfügen natürlich über Telefon, Navigation, Echtzeitscanner, ADR, Ladungssicherung und Handhubwagen.

Sicherheit



Damit der Kunde jederzeit weiß, wo sich seine wertvollen und heiß ersehnten Güter befinden und entsprechend die weiteren Prozesse genau planen kann, aber auch um eine lückenlose Sicherheit zu gewährleisten, investierte die ABC-Logistik GmbH im vergangenen Jahr viel Geld in eine Sendungsverfolgung per Internet. Wie der geschäftsführende Gesellschafter Holger te Heesen mit berechtigtem Stolz berichtet, biete das System den autorisierten Kunden in Echtzeit Auslieferkontrolle und Statusberichte, etwa nach Kunden- und Auftragsnummer.

Netzwerk

Die Verteilung der Stückgüter in Deutschland erfolgt innerhalb von 24 Stunden an über 90 Zielstationen, die auf Wunsch auch am Wochenende und an Feiertagen angefahren werden. Über ganz Europa haben die Fachleute ein Netz von 36 Zielstationen gelegt, die auf Wunsch ebenfalls im Express- oder Direktservice angesteuert werden.

Der wasserreichste Fluss verbindet Ost und West

Der drittlängste Fluss Deutschlands entspringt aus zwei Quellen. Einzugsgebiet der Donau beträgt 820.000 Quadratkilometer.

Während es vor allem die Romantiker waren, die den Rhein in der deutschen Volksseele verankerten, so geht die Verbundenheit zur sprichwörtlichen blauen Donau zu einem großen Teil auf die Heimatfilme der 50er und 60er Jahre zurück. Sie begründeten ein Bild, das noch heute die Herzen und Köpfe vieler Menschen bestimmt.

Die Donau ist ein wahrhaft europäischer Fluss und verbindet zehn Staaten miteinander. Sie hat eine Länge von 2.888 Kilometern und ein Einzugsgebiet von 820.000 Quadratkilometern – der Rhein nimmt sich dagegen mit einer Länge von 1.324 Kilometern und einem Einzugsgebiet von 199.000 Quadratkilometern bescheiden aus.

Die Donau ist der wasserreichste und nach der Wolga zweitlängste Strom in Europa. Und sie ist der einzige große europäische Fluss, der von Westen nach Osten fließt, wie die Wasser- und Schifffahrtsschule der WSV Süd zu berichten weiß..

Auf einer Länge von 1.070,9 Kilometern (37 Prozent der Gesamtlänge) ist der Fluss Staatsgrenze, wobei vier Länder (Kroatien, Bulgarien, Moldawien, Ukraine) nur über Zugang zu einer Flussseite verfügen. Das Einzugsgebiet der Donau erstreckt sich auf weitere acht Länder.

In Deutschland fließt die Donau von ihrer Quelle bis zur deutsch-österreichischen Grenze über 687 Kilometer und ist damit der drittlängste Fluss Deutschlands. An ihren Ufern liegen als größte Städte Ulm, Ingolstadt, Regensburg, Straubing und Passau. Mehrere Nebenflüsse münden in Deutschland in die Donau, etwa Iller, Lech, Isar, Inn, Wörnitz, Altmühl, Naab und Regen.

Der Ursprung der Donau liegt im Schwarzwald, ihr genauer Beginn ist jedoch etwas umstritten: Im Allgemeinen gilt der Zusammenfluss der beiden Quellflüsse Brigach und Breg bei Donaueschingen als ihr Ursprung. Jedoch wird auch die Quelle des in Donaueschingen entspringenden Donaubachs als Donauquelle bezeichnet, ebenso die Quelle der Breg in Furtwangen. Da die Donau im Schwarzwald entspringt, und im Schwarzen Meer mündet, wird sie auch „Schwarzer Fluss" genannt.

Im Bereich der Schwäbischen Alb zwischen Immendingen und Möhringen kommt es im Flusslauf zur sogenannten Donauversickerung: Hier versickert ein großer Teil des Donauwassers im Boden und gelangt über Höhlen im porösen Kalkstein zum über 14 Kilometer entfernten Aachtopf, von wo aus das Wasser in den Bodensee und später in den Rhein gelangt. Bei sehr wenig Wasser kann es zeitweise auch zur kompletten Versickerung kommen.

Bilder und Grafik: Wikimedia Commons/Dromban, Denis Barthel, Ronline, Ddsg-donau, Daniel Ullrich

Zahlreiche Zuflüsse lassen die Donau auf ihrem Weg langsam wachsen.

Heere nutzten oft die Donau

Griechen scheiterten an den Stromstellen des „Eisernen Tors"

Die Donau wurde bereits seit Jahrtausenden sowohl als Weg durch die undurchdringliche Wildnis als auch als reiches Jagdgebiet genutzt und geschätzt. Die ersten Ausländer waren wahrscheinlich im siebten Jahrhundert vor Christus die Griechen, die von der heutigen Stadt Konstanza und den Ufern des Schwarzen Meeres kommend die Donau hinauf segelten und ruderten. Allerdings endete ihre Fahrt an den Steilufern und Flussschnellen des Eisernen Tores, dem Gebiet der heutigen Grenze zwischen Serbien und Rumänien.

Den unteren Flussabschnitt nannten sie Istros – einen Begriff, den später die Römer übernahmen. Die Legionen entdeckten auch den Oberlauf des Stroms, den sie nach dem keltischen Namen Danuvius tauften und lange Zeit sowohl als natürliche Grenze zu den germanischen Stämmen im Norden als auch als Wasserstraße nutzten.

Die Kontrolle der Wasserstraße bedeutete Macht und Zolleinnahmen.

Im neunten Jahrhundert war die Donau Wanderweg für das osteuropäische Hirtenvolk der Magyaren, die donauaufwärts über die Zwischenstation des Chasarenreichs bis in das heutige Ungarn vordrangen und dort gemeinsam mit der slawischen Vorbevölkerung in den kommenden 150 bis 200 Jahren unter Stephan I. die heutige ungarische Nation begründeten.

Die bereits zwischen 1096 und 1099 beim ersten Kreuzzug vom Heer Gottfried von Bouillons genutzte Route Charlemagne zog sich von Regensburg bis Belgrad die Donau entlang. Rund 340 Jahre später verkehrte sich die Richtung, denn für das türkische Heer war die Donau auf ihrem Feldzug durch Südosteuropa die zentrale Route für den Transport von Truppen und Nachschub.

Der Fluss ermöglichte es ihnen, rasch vorzurücken, bereits 1440 führten sie 2000 Kilometer hinter der Mündung die ersten Schlachten um Belgrad. Dessen Eroberung gelang allerdings erst 1521. Wenige Jahre später, 1526, zerschlug das osmanische Heer in der Schlacht bei Mohács (1526) das ungarische Königreich.

Da König Ludwig II. dabei zu Tode kam, fiel Ungarn an das habsburgische Österreich. Dieser Moment gilt als der Keim der Donaumonarchie. Die Donau stellte dabei nicht nur die militärische und kommerzielle Hauptschlagader dar, sondern auch die politische, kulturelle und religiöse Grenze zwischen Morgen- und Abendland.

Wirtschaftsfaktor und Wasserstraße

49 Millionen Tonnen wurden 2007 auf der Donau bewegt – Regensburg und Passau sind auf deutscher Seite wichtige Binnenhäfen – Kanal erfüllte den Traum der Verbindung von Nordsee und Schwarzem Meer

Die Donau ist nicht nur ein beeindruckender Fluss. Der Strom gilt zudem mit einer schiffbaren Länge von insgesamt 2414 Kilometern von Kelheim in Deutschland bis nach Sulina im rumänischen Donaudelta auch eine der wichtigsten Wasserstraßen der Welt, die zehn Donauanrainerstaaten miteinander verbindet. Zudem stellt sie nach der Vollendung des Main-Donau-Kanals auch eine Verbindung zwischen Nordsee und Schwarzem Meer her – ein verkehrliches Großprojekt, das seit dem Mittelalter die Europäer beschäftigt.

Im Jahr 2007 wurden in Summe rund 49 Millionen Tonnen im Güterverkehr auf der gesamten Donau transportiert, wie der Interessenverband „via donau" nachgerechnet hat. Diese und die folgenden Zahlen beziehen sich ausschließlich auf Transporte mit Binnenschiffen, nicht ausgewiesen sind hier Fluss-Seeverkehre auf der maritimen Donau bis zum rumänischen Hafen Braila (Strom-Kilometer 170).

Rumänien führend

Die mit Abstand größte Transportmenge für 2007 verzeichnete Rumänien mit 25,6 Millionen Tonnen, gefolgt von Serbien mit 16,7 und Osterreich mit 12,1 Millionen Tonnen. Die Ukraine ist mit Abstand der größte Exporteur auf der Donau. So wurden im Jahr 2007 insgesamt 7,3 Millionen Tonnen von der Ukraine ausgehend verschifft.

Der rumänische Donau-Schwarzmeer-Kanal verbindet den Seehafen Konstanza mit der Donau.

Hierin enthalten sind 1,3 Millionen Tonnen Erze für das österreichische Stahlwerk der Voestalpine in Linz. Rumänien ist mit 3,7 Millionen Tonnen das zweitstärkste Exportland auf der Donau, knapp gefolgt von Ungarn mit 3,6 Millionen Tonnen.

Österreich weist mit 6,3 Millionen Tonnen die meisten Importe aller Donauanrainerstaaten auf. Hiervon sind Erze und Metallabfalle mit 3,4 Millionen Tonnen die dominierende Güterart, gefolgt von knapp einer Million Tonnen an Erdölerzeugnissen. Das zweitstärkste Importland auf der Wasserstraße Donau stellte Serbien mit 4,7 Millionen Tonnen Gütern.

Im Transitverkehr auf der Donau wurden die größten Transportmengen mit 7,9 Millionen Tonnen in Moldau – allerdings auf einer Strecke von nur 550 Metern – registriert, gefolgt von der Slowakei mit 6,4 und von Serbien mit 6,1 Millionen Tonnen. Im Inlandsverkehr war Rumänien mit 13,5 Millionen Tonnen mit großem Abstand das bedeutendste Land, gefolgt von Serbien mit 4,3 Millionen Tonnen. Auf dem rumänischen Donau-Schwarzmeer-Kanal, der den Seehafen Konstanza mit der Donau verbindet, wurden im Jahr 2007 12,4 Millionen Tonnen transportiert. Im wichtigen Wechselverkehr der Donau mit dem Main-Donau-Kanal registrierte die Schleuse Kelheim 5,5 Millionen Tonnen, wovon 2,8 Millionen in Richtung Donau (zu Tal) und 2,7 Millionen in Richtung Rhein (zu Berg) gingen.

Entsprechend der Bedeutung als Wasserstraße bildeten sich entlang der Ufer auch große und über die Region hinaus wichtige Binnenhäfen. Standorte Regensburg und Passau der Bayernhafen-Gruppe (www.bayernhafen.de).

Gewaltige Massen

Der Name Donau stammt wahrscheinlich aus dem Keltischen, wo das Wort dona-aw für „tiefes Wasser" steht, und Do-avv so viel wie „zwei Wasser" bedeutet, was sich auf die zwei Quellflüsse beziehen könnte.

Tatsächlich ist es viel Wasser, das die Donau führt: Schon bei Jochenstein an der Grenze von Deutschland zu Österreich fließen pro Sekunde 1.420.000 Liter Wasser die Donau hinunter. An der Mündung sind es 5.880.000 Liter pro Sekunde – soviel wie Rhein, Weser und Elbe zusammen. Bei einer durchschnittlichen Fließgeschwindigkeit von sechs Stundenkilometern bräuchte ein Tropfen von der Quelle bis zur Mündung etwa 20 Tage.

Dem Tourismus und damit der Personenschifffahrt kommt gerade auf und an der Donau eine große Bedeutung zu: Im Jahr 2008 konnten nach Berechnungen von „via-donau" in der Personenschifffahrt auf der österreichischen Donau in Summe knapp 1,1 Millionen Passagiere verzeichnet werden.

Den Großteil bildeten die circa 700.000 im Linienverkehr beförderten Passagiere. Auf Kabinenschiffen wurden knapp 198.000 Kreuzfahrt-Passagiere registriert. Etwa 150.000 Personen transportierte der Gelegenheitsverkehr (Themen-, Sonder- und Charterfahrten).

Auf der österreichischen Donau waren im Jahr 2008 insgesamt 106 verschiedene Kabinenschiffe mit knapp 198.000 Kreuzfahrt-Passagieren unterwegs, wobei rund 3000 Fahrten zurückgelegt wurden. Im längerfristigen Vergleich gegenüber dem Jahr 2003 bedeutet dies eine Steigerung der Passagierzahlen um mehr als 40 Prozent.

Als wichtigster Ausgangs- und Zielpunkt für Kabinenkreuzfahrten auf der Donau verzeichnete der bayerische Donauhafen Passau 1.751 Anlegungen von 104 Kreuzfahrtschiffen mit 213.793 Passagieren (ein Plus von 7,4 Prozent gegenüber 2007).

Aus der Region für die Region

Hochschule Neuss startet mit Praxisgarantie – Gebühr wird in der Regel übernommen

„Sie haben hier eine der schönsten Räumlichkeiten der Stadt, das Privileg, auf den heiligen Quirinus zu schauen. Räumlichkeiten, die diesen Ausblick haben, garantieren für qualitätvolle Arbeit." Fast ein wenig neidisch klang Bürgermeister Herbert Napp bei der Eröffnung der Hochschule Neuss. Doch nicht nur die gute Lage überzeugte ihn: „Wir haben damals zusammengesessen und festgestellt, dass Neuss ein spannender und wichtiger Standort für Logistik ist, mit einem der größten Binnenhäfen, vielen interessanten Unternehmen und einer nahezu perfekten Anbindung, sodass alles danach schreit, hier die Ausbildung zu fokussieren."

Foto: Hochschule Neuss

Die Hochschule Neuss kombiniert auf ideale Weise die theoretische Lehre mit der beruflichen Praxis.

Die Hochschule geht am Montag, 28. September, mit den beiden Fachbereichen School of Logistics und School of Commerce an den Start. Zunächst werden zwei Studiengänge angeboten: Logistics and Supply Chain Management sowie International Industry and Trade Management.

Die Lehrinhalte orientieren sich, ganz nach angelsächsischem Vorbild, an aktuellen Themen und Fragestellungen aus der realen Wirtschaft. Die Kompetenzziele richten sich an den Erfordernissen der Unternehmenspraxis aus.

Das Studium verbindet die beiden Lernorte Hochschule und Unternehmensalltag. Die Studentinnen und Studenten arbeiten bis zum Erlangen ihres Bachelor-Abschlusses in einem der Partnerunternehmen der Hochschule Neuss. Mehr als 60 Unternehmen haben Praktikumsplätze zugesagt. Die Praktikumsplätze werden dabei in der Regel mindestens in der Höhe der anfallenden Studiengebühren der privaten Hochschule vergütet.

Bei der Vermittlung erhalten die Studentinnen und Studenten Unterstützung durch die Hochschule. Die Platzierung der Studierenden basiert auf der Passung ihrer mittels Potenzialanalyse erhobenen Kompetenzprofile mit den Anforderungen des jeweiligen Unternehmens.

Die Hochschule begleitet den hiermit beginnenden Entwicklungsprozess auch während des Studiums und evaluiert diesen in Abstimmung mit den Studenten sowie deren Unternehmen. Ziel ist – sowohl aus Unternehmens- als auch aus Studentensicht – der optimale Karrierestart bereits zu Beginn des Studiums.

Die Hochschulgründung geht auf eine Initiative der Stadt Neuss, der Neuss-Düsseldorfer Häfen und der Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein zurück. Die Wirtschaftsförderer wollen dem Fachkräftemangel in der Region entgegenwirken. Die Wirtschaft der Region prägen Handel, Industrie und Logistik. Insbesondere der Logistik-Sektor wuchs in den vergangenen Jahren überproportional stark.

Zum einen versteht sich die Hochschule Neuss als Ausbilder des akademischen Nachwuchses der regional ansässigen Unternehmen. Hierzu gehört auch der Austausch zwischen Wissenschaft und Unternehmenspraxis. Zum anderen richtet sich die Hochschule Neuss in Lehre und Forschung international aus. Ein Großteil der Lehrveranstaltungen findet in englischer Sprache statt; ein Auslandssemester ist obligatorischer Bestandteil.

NDH-Geschäftsführer Rainer Schäfer lobte: „Die Bedeutung der Hochschule für Standort und Logistik ist unbestritten. Deshalb haben wir die Gründung von Anfang an unterstützt." Er ist sich sicher, dass nicht nur die Hochschule vom Hafen, sondern auch der Hafen von der Hochschule profitieren wird. „Unternehmen orientieren sich bei Ansiedlungsplänen an den Rahmenbedingungen. Und da ist die Hochschule ein wichtiges Plus. „Arbeitsplätze werden erhalten und geschaffen, wenn die Strukturen stimmen. Und da gehört eine Hochschule mit dazu."

Weitere Informationen gibt es bei der Hochschule Neuss, Markt 11-15, 41460 Neuss per Telefon (0 21 31) 7 39 86 – 20 oder E-Mail: info@hs-neuss.de, und im Internet unter www.hochschule-neuss.de.

Über Nacht nach Rotterdam

Neue Zuglinie verbindet Düsseldorf und Köln mit der Nordsee

Seit Anfang des Monats verknüpft eine neue Container-Shuttle-Verbindung den Düsseldorfer Container-Hafen (DCH) und das CTS Container-Terminal, Köln, mit dem Euromax-Terminal in Rotterdam. An jedem Werktag verlässt ein Zug die beiden rheinischen Güterdrehscheiben im Nachtsprung Richtung Nordseehafen. Als Nachtsprung bezeichnen Logistiker Züge, die spät abends den Bahnhof verlassen und dann schnell über die in der Nacht nicht so stark von Personenzügen genutzten Gleise fahren, um das Ziel spätestens am nächsten Morgen zu erreichen.

Die neue Verbindung, so erklärt Dirk Meyer, Speditionsleiter der DCH Düsseldorf, stellt eine schnelle Ergänzung zu der bestehenden Schifffahrts-Linienverbindung der DCH und CTS nach Rotterdam Euromax dar. „Somit können wir den Kunden sehr flexibel immer genau die passende Lösung für seine Transportaufgaben anbieten, die er sucht."

Passende Lösungen

Das neue Euromax-Container-Terminal in Rotterdam erlaubt die Abfertigung der derzeit größten in Fahrt befindlichen Containerschiffe und verfügt beim Tiefgang über entsprechende Reserven. Der erste Bauabschnitt des Terminals ging im Juli vergangenen Jahres mit zunächst einem 600 Meter langen Kaiabschnitt und vier großen Kaikranen sowie zwei kleineren Kranen für die Binnen- und Küstenschifffahrt in Betrieb. Der Tiefgang am Terminal beträgt anfänglich 16,65 Meter mit einem Maximum von 19,65 Metern.

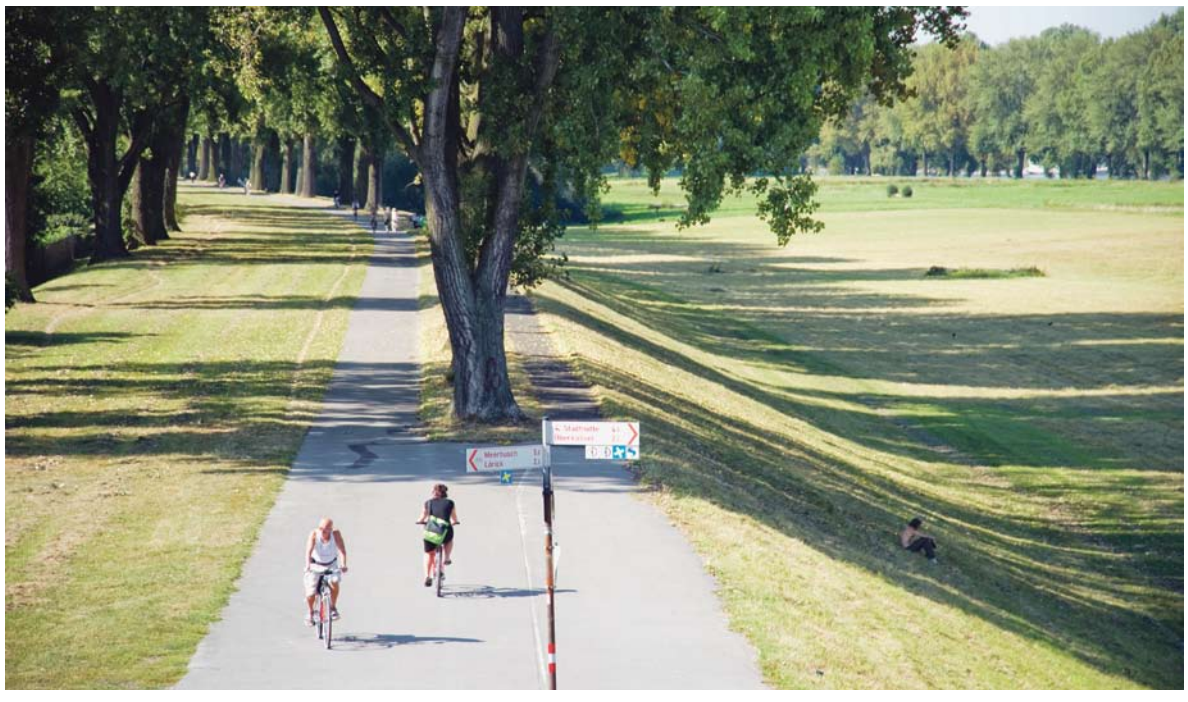
„Euromax ist als Terminal konsequent auf die Hinterland-Verkehrsträger Binnenschiff und Bahn ausgerichtet", erläutert Oliver Grossmann, Speditionsleiter der CTS Köln. „Wir als Binnenterminal wollen mit dem Trend gehen, denn wir rechnen damit, dass in absehbarer Zeit an die Zuwachsraten der vergangenen Jahre angeknüpft werden kann." Zudem vervollständige das neue Angebot die beiden Containerdrehscheiben auch hinsichtlich der trimodalen Ausrichtung. Darunter verstehen Logistiker die Möglichkeit, Schiff, Zug und Lkw an einem Terminal abzufertigen und entsprechend ihren Möglichkeiten in den Verkehrsverbindungen bestmöglich einzusetzen.

Foto: CTS Container-Terminal GmbH

Über Nacht geht es von Düsseldorf und Köln an die Nordseeküste.

Radeln beidseitig des Rheins

Siebte Ausgabe der Tour-D-Reihe eignet sich hervorragend für einen Herbstausflug.



„Darum ist es am Rhein so schön", lautet der Titel der Tour D 7, der diesjährigen Ausgabe der beliebten Radroutenempfehlungen des Amts für Verkehrsmanagement der Landeshauptstadt Düsseldorf. Verkehrsdezernent Werner Leonhardt geriet bei der Vorstellung ins Schwärmen: „Die Landschaft in Düsseldorf wird auf dieser Tour in ihrer ganzen Vielfältigkeit erlebbar. Von der pulsierenden Innenstadt über die attraktiven linksrheinischen Wohngebiete bis zur reinen Erholung auf den Radwegen entlang des Rheins und über seine Brücken." Und vor allem erlaubt sie den Rad- und Fußwanderern so manche bislang nicht gekannte, überraschende und auch spannende Blicke auf die Uferlandschaft des Rheins sowie den regen Betrieb auf der verkehrsreichsten Wasserstraße Europas.

Wie auch die bisherigen Touren D 1 bis D 6 beinhaltet die Nummer 7 eine Fahrradroute innerhalb von Düsseldorf. Dieses Mal sind neben dem Fluss die linksrheinischen Stadtteile Oberkassel, Niederkassel und Lörick sowie ihre Verbindung zur anderen Rheinseite das Thema der rund 26 Kilometer langen Tour. Sie startet zentral in der Stadt, an der Radstation am Düsseldorfer Hauptbahnhof, die im Herbst eröffnet wird. Durch den IHZ-Park und weiter nach Flingern geht es zum Hofgarten in die Innenstadt. Die Goldene Brücke, die Deutsche Oper am Rhein und die Kunstakademie stellen Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke dar, bevor man über die Oberkasseler Brücke an den Rhein fährt.

Weiter am Fluss führt die Route am Strandbad Lörick und dem Löricker Sporthafen vorbei. Über die Flughafenbrücke zurück auf die rechte Rheinseite lädt der Japanische Garten im Nordpark zum Verweilen ein. An der Theodor-Heuss-Brücke geht es wieder auf die andere Rheinseite mitten durch die linksrheinischen Wohngebiete. Vor der letzten Rheinquerung liegt am Fuße der Rheinkniebrücke als weitere Attraktion die neue Düsseldorfer Jugendherberge.

Jenseits der Brücke bietet sich ein Blick auf das Ständehaus samt historischer Parkanlage. Dann geht es auf der Rundtour zurück zum Düsseldorfer Hauptbahnhof.

Das Amt für Verkehrsmanagement verfolgt das Ziel, mit den Tour-D-Broschüren auch Strecken vorzustellen, die sowohl in der Freizeit als auch im Alltags- und Berufsverkehr mit dem Fahrrad gut zu nutzen sind. Die Tour D ist somit auch ein gutes Medium, um das gesamte Düsseldorfer Radnetz bekannt zu machen. Ein besonderes Augenmerk gilt dem Infoteil mit Sicherheitshinweisen für Radfahrer. In der Tour D7 geht es um das grundlegende Thema der Verkehrssicherheit: sehen und gesehen werden. „Dazu gehört nicht nur die Beleuchtung und auffällige Kleidung, sondern auch die gegenseitige Wahrnehmung und vorausschauendes und nachvollziehbares Verhalten", so Leonhardt. „Beziehen Sie mögliches Fehlverhalten von Anderen zur eigenen Sicherheit in ihre Handlungsentscheidung mit ein. Versetzen Sie sich in die Lage der Anderen." Erfahrungsgemäß sind viele Radfahrer auch Autofahrer. Die Sicherheitshinweise sind auch in dieser Rolle zu beachten.

Daneben soll mit der Tour auf die neue Radstation am Hauptbahnhof aufmerksam gemacht werden: Der Bau der Radstation stellt einen weiteren wichtigen Meilenstein bei der Umsetzung der Fahrradfreundlichkeit der Stadt Düsseldorf dar.

Die Broschüre gibt es im Amt für Verkehrsmanagement, Auf'm Hennekamp 45, den Bürgerbüros, im Rathaus sowie bei den Tourist-Infostellen der DMT. Außerdem stehen die Touren auch im Internet unter: www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement/radverkehr.

Platanen platzen aus Rinde

Blätter werden leicht mit denen des Spitzahorns verwechselt.

Die meisten der rund 13.000 Platanen in Düsseldorf scheinen sich im Sommer wie eine Schlange zu häuten. Kein Grund zur Beunruhigung, teilt das städtische Gartenamt Düsseldorf mit: Die Bäume sind nicht krank. Es handelt sich um einen völlig natürlichen Vorgang, das Phänomen des „Entrindens" ist der gesamten Platanengattung eigen. Da die Borke nicht mit dem Baum mit wächst, platzt sie durch dessen Wachstum auf und wird zum Teil abgeworfen.

Dieser natürliche Vorgang ist in diesem Sommer besonders augenfällig. Die an Düsseldorfer Straßen und in Parks beliebte Baumart genoss die hohen Temperaturen. Unter diesen für Platanen optimalen Wachstumsbedingungen legt der Stamm ein paar Zentimeter an Dicke zu. Dann passt die alte grau-braune Borke nicht mehr und platzt in großen Platten ab.

Zu finden sind die Platanen in der Landeshauptstadt als regelmäßig beschnittene Formplatanen beispielsweise an der Rheinuferpromenade, auf der linken Rheinseite von der Rheinallee bis zum Kaiser-Wilhelm-Ring und an der Luegallee, als frei wachsende Bäume zum Beispiel an der Kaiserswerther Straße.

Insgesamt etwa 9000 Platanen säumen nach Auskunft des Gartenamtes die Straßen der Landeshauptstadt. Weitere 3000 Platanen wurden in den öffentlichen Grünanlagen eingepflanzt.

Platanen-Arten sind laubwerfende bis halbimmergrüne Bäume, die Wuchshöhen von 25 bis zu 50 Metern erreichen.

Sie kommen vorwiegend auf der Nordhalbkugel in den gemäßigten Klimazonen Europas, Asiens und Nordamerikas vor. Die Borke blättert jährlich in dünnen Platten ab und hinterlässt ein typisches Mosaik aus weißlichen und grünlichen Bereichen. Ihre Blüten und Früchte wachsen in dichten, kugeligen und eingeschlechtigen Köpfchen. Junge Blätter, die Rinde der jungen Zweige und die Blütenstände sind behaart.

Die wechselständigen, gestielten Laubblätter sind handförmig gelappt (selten null-, sonst drei- bis siebenlappig).

Platanen sind beliebte Bäume in den Parks und an Straßen.

Das Blatt ist leicht mit dem bestimmter Ahorn-Arten wie dem Spitzahorn zu verwechseln. Die Unterschiede sind im direkten Vergleich allerdings recht deutlich zu erkennen: Die Platanenblätter sind grob dreiteilig gelappt, bei Ahorn fünfteilig.

Eine grüne Raffinerie

Rheinische Bio Ester produziert aus Pflanzenölen Biodiesel.

Mit der Kraft der Natur umweltfreundlich und vor allem verantwortlich Gas geben. Biodiesel ist für viele Experten nicht nur eine Antwort auf schwindende Ölreserven sondern auch auf die Herausforderungen des Klimawandels. Hergestellt wird der „grüne Kraftstoff" auch im Neusser Hafen, bei der Rheinische Bio Ester GmbH & Co. KG an der Duisburger Straße, wie Geschäftsführer Ralf Schmidt erklärt.

„Wir raffinieren den Biodiesel auf Basis pflanzlicher Öle, zumeist Rapsöle", so Schmidt. Den Rohstoff erhält das Unternehmen unter anderem via Pipeline von der anderen Seite des Hafens, von der Ölmühle Sels. Das liegt nicht nur nahe, es entstehen auch keine zusätzlichen Verkehre. Daneben nutzt die Firma nach Möglichkeit auch die Wasserstraße.

Einen Teil der Rohstoffe erhält die Raffinerie per Rohrleitung.

Was dann passiert, unterscheidet sich nicht wesentlich von anderen Raffinerien, wo aus Rohöl Diesel gewonnen wird – nur dass die Anlage im Neusser Hafen natürlich kleiner ist – aber deutlich umweltfreundlicher. Am Ende des Prozesses steht dann vollwertiger Biodiesel, der allen geltenden Normen für diese Kraftstoffart erfüllt, aber im Gegensatz zu einem Petroleumprodukt die begrenzten Ölreserven schont, einen positiven Beitrag zur CO_2-Vermeidung leistet und, wie der Geschäftsführer erklärt, „ein Baustein von sicherlich vielen in Richtung einer sauberen Umwelt ist. Aber auch nur einer und auch nur ein kleiner."

Denn im Gegensatz zu Rohöl, das mit großen Tankern aus dem Nahen Osten herantransportiert werden muss, kann die Produktion von Biokraftstoffen auf Rohstoffe aus Deutschland oder zumindest Europa zurückgreifen.

Internationales Geschäft

Die Kunden der Rheinischen Bio Ester teilen sich in zwei Gruppen: Da ist zum einen der Beimischungsmarkt, die Mineralölgesellschaften, die ihrem Produkt einen gewissen Anteil von Biokraftstoff zugeben. Ein internationales Geschäft, für das der Standort Neuss auch durch seine Nähe zu den großen ARA-Hafen und ihre Verbindung über Schiene und Wasserstraße ideal gelegen ist.

Daneben belieferten die Mitarbeiter eine Zeit lang den sogenannten B 100-Markt. Denn in Zeiten der Steuerbefreiung lohnte es sich für Transporteure, große Flottenbetreiber und Spediteure, dem herkömmlichen Sprit Biodiesel zuzugeben.

Allerdings, so bedauert der Geschäftsführer, habe die stufenweise Anhebung der Energiesteuer und die Konkurrenz durch billige Importe aus Südamerika und den USA an subventioniertem Fertigprodukt den Markt stark einbrechen lassen.

Eine Marktentwicklung, von der sich die Neusser haben etwas abkoppeln können: Neben der Nähe zu den ARA-Häfen ist es der Standortvorteil durch den Neusser Hafen und die Möglichkeit, alle Verkehrsträger zu nutzen, sowie die eigenen motivierten Mitarbeiter: „Wir haben eine gute Mannschaft, sind neben den logistischen Vorteilen auch vertrieblich gut aufgestellt und stellen ein anerkanntes Produkt her und hoffen so, auch mittelfristig uns auf einem derzeit etwas schwierigen Markt behaupten zu können."

Derzeit beschäftigt das Unternehmen an der Duisburger Straße 27 Mitarbeiter. Die Kapazität der Anlage liegt bei gut 150.000 Tonnen, was etwa 150 Millionen Liter entspricht. „Von denen wird ein Großteil, mehr als 80 Prozent, per Schiff bewegt", so Schmidt.

Im Hafen fliegen die Fäuste

Die Eventhalle Neuss lädt zur bereits dritten VIP Fight-Night.

Am 28. November fliegen in der Eventhalle im Neusser Hafen wieder die Fäuste: Es steht die inzwischen dritte VIP Fight-Night auf dem Programm. Und dieses Mal haben die Organisatoren bei der Eventportal Neuss GmbH mit Unterstützung des Neusser Unternehmens Benlee einen großen Star der Szene verpflichten können: Neben Nordin Asrih und Junior Maximus tritt Stefan „Blitz" Leko in den Ring.

Auf die Besucher der Eventhalle warten spannende Kämpfe.

Foto: Eventhalle Neuss

Bekannt in Japan

Er ist sozusagen der Klitschko der K 1-Fighter und kämpft sonst vor begeisterten Fans in Japan oder Las Vegas. Und halt eben jetzt auch in Neuss.

K 1, die härteste Disziplin des Kampfsports, hat ihren Ursprung in Japan und wurde Anfang der 90er Jahre zunächst als Untergrundsport in den USA ausgeübt. Etabliert hat sich der Sport seit 1999 nicht zuletzt durch den Kinofilm „Fight Club", in dem Brad Pitt eine Hauptrolle spielte. Inzwischen findet die heiße Kampfsportdisziplin auch in Deutschland sowohl auf Sportler- als auch auf Zuschauerseite eine wachsende Fangemeinde. Die Disziplin zeichnet sich aus durch die Verflechtung verschiedener Kampfsportstile wie Kickboxen, Karate, Taekwondo, Muay Thai, Jiu-Jitsu und Boxen. Im Kampf messen sich nicht selten Kombattanten völlig verschiedener Stile, was immer wieder spannende Kampfkonstellationen verspricht.

Somit sind die Kämpfer auf vielen Ebenen gefordert: Knowhow der verschiedenen Kampfsportstile, Kraft, Schnelligkeit und enorme Konzentration sind gefragt.

Ungewöhnliche Location

Die ersten beiden Fight-Nights bewiesen, wie sehr sich die Eventhalle im Neusser Hafen auch für solche Veranstaltungen eignet. Besucher kennen sie bislang meist als exzellente und ungewöhnliche Location von „Was gibt's Neuss" und des Neuss Düsseldorfer Hafentags.

Aber auch für Firmenpräsentation, Klassenfeiern, Hochzeiten und beinahe alles andere eignet sich die Halle: „Die Eventhalle liegt zentral im Neusser Hafen und ist der ideale Standort für alle Arten von Veranstaltungen – und das zu jeder Jahreszeit. Die Räumlichkeiten werden mit ihrer hohen Nutzungsflexibilität sowohl den saisonalen als auch den individuellen und spontanen Anforderungen des Standorts und seiner Umgebung gerecht. Wirtschaft, Einzelhandel, Gastronomie, Politik und Kultur finden hier ganzjährig ideale Aktionsfelder", weiß Volker Montag vom Organisationsteam.

Mit der Möglichkeit der Aufteilung in unterschiedliche Bereiche ergibt sich eine breite Unterhaltungspalette, die für eine ganzjährige Nutzung neue Maßstäbe setzt und somit eine Solitärstellung einnimmt.

Das besondere Hafenambiente bietet eine geradezu perfekte Kulisse zum Beispiel für luftige Sommerveranstaltungen, aber auch für stimmungsvolle Winter- und Weihnachtsfeiern, während die Halle mit räumlichen und technischen Möglichkeiten aufwartet, die jeden Veranstaltungstraum wahr werden lassen.

Zudem stehen direkt an der Halle ausreichend Parkplätze zur Verfügung.

Weitere Informationen und Tickets zur Fight-Night gibt es unter www.vip-fight-night.de, zur Eventhalle unter www.eventportal-neuss.de.

Rund 18.000 Jobs hängen vom Hafen ab

Studie: Zehn Prozent der Steuereinnahmen Krefelds sind direkt oder indirekt mit Umschlagsplatz verknüpft.

Die ökonomische und ökologische Bedeutung des Hafens für die Stadt und die Region ließ jetzt der Rheinhafen Krefeld untersuchen. Mit bemerkenswerten Ergebnissen, wie Gunnar Platz von der beauftragten renommierten Planco-Consulting in Essen erklärt.

Eine Befragung ergab für Stadt und Umland etwa 18.000 Arbeitsplätze, rund 800 Millionen Euro Bruttowertschöpfung sowie zehn Prozent der städtischen Steuereinnahmen Krefelds, die direkt oder indirekt vom Rheinhafen, den dort tätigen Firmen und Niederlassungen sowie den hafenaffinen Unternehmen abhängen.

Der Krefelder Rheinhafen ist ein enorm wichtiger Wirtschaftsfaktor für die Seidenstadt und die Region.

4000 neue Arbeitsplätze

Zudem machten die Experten ein Potenzial von 4000 neuen Arbeitsplätzen aus, die in den nächsten Jahren entstehen können. Denn Prognosen gingen nach wie vor davon aus, dass in den nächsten 15 Jahren eine Steigerung des jährlichen Containerumschlags im Krefelder Hafen auf 150.000 bis sogar 200.000 TEU möglich sei. Hinzu komme ein Wachstum im Massen- und Stückgutbereich. „Wird der Hafen in die Lage versetzt, dieses Wachstum zu realisieren, steigt seine Bedeutung für die regionale Wirtschaftskraft entsprechend", betont Platz.

Neben den neuen Arbeitsplätzen ließe sich eine nachhaltige Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit Krefelder Unternehmen erreichen, die den Hafen und damit die Vorteile der Binnenschifffahrt nutzen.

Kostengünstige Alternative

Denn das Binnenschiff sei der umweltverträglichste und oft auch kostengünstigste Verkehrsträger mit nennenswerten Kapazitätsreserven, belegt Platz anhand eines detaillierten Vergleichs der drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße. Dabei wurden verschiedene Gütergruppen ebenso unter die Lupe genommen wie unterschiedliche Strecken, die für Verkehre typisch sind.

Allerdings, so warnte Platz auch, blieben diese Reserven ohne leistungsfähige Hafenstandorte ungenutzt. In der Folge drohten überfüllte Straßen und Schienen, die dann sogar das Abwandern heimischer Unternehmen zur Folge haben könnten. Deshalb sind für ihn ausreichende Umschlagskapazitäten, ausreichende Flächen inklusive der Logistik und die möglichst umfassende Reduzierung gravierender Betriebseinschränkungen erforderlich. Der Schluss des Fachmanns: „Die Binnenschifffahrt verschafft Firmen in der Stadt und der Region Wettbewerbsvorteile durch günstige, flexible und umweltfreundliche Transportmöglichkeiten, die noch über erhebliche Reserven verfügen."

Unterstützung der Politik

Er fordert deshalb: „Eine zukunftsfähige Logistik braucht die Unterstützung der Politik und den intelligenten Mix der Verkehrsträger." Deren effiziente Verknüpfung sei, so Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Hafen Krefeld GmbH, nur an trimodalen Schnittstellen möglich. „Der Hafen Krefeld, das belegen die erfreulichen Zahlen, ist so ein Ort."

Eine gelungene Mischung

Sebastian Dappen freut sich über Lehre bei Muskator im Hafen.

Eigentlich wollte er ja studieren, aber jetzt begann Sebastian Dappen doch lieber eine Ausbildung: Seit zwei Monaten erlernt er den Beruf des Verfahrenstechnologen in der Mühlen- und Futterwirtschaft. „Man kann auch Müller sagen", erklärt der 20-Jährige lachend.

Sein Ausbildungsplatz liegt mitten im Düsseldorfer Hafen, bei der Muskator-Werke GmbH. Während der Suche im Internet stieß Dappen auf die Berufsbeschreibung. Etwas Handwerkliches sollte es sein. „Und den Namen Muskator kannte ich natürlich vom Bauernhof meines Opas."

Roman Walter, Sebastian Dappen und Marc Wasmuth (von links).

Auf seine Bewerbung erhielt er eine Einladung für ein Vorstellungsgespräch. Daran schloss sich ein zweiwöchiges Praktikum an. „Mir wurden die verschiedenen Abteilungen im Werk gezeigt. Es war alles sehr interessant mit guten Aussichten für die Zukunft und deshalb habe ich die Chance genutzt", so Dappen. „Wir haben in diesem Jahr die konventionelle Schiene verlassen und statt Eignungstests die Bewerber zu einem ausführlichen zweistündigen Gespräch zur Feststellung des technischen Verständnisses und logischen Denkvermögens eingeladen", berichtet der Werksleiter Marc Wasmuth. Als Traditionsunternehmen mit etablierten Marken wie Muskator, Ovator oder Ovator PegaPlus sind die Muskator-Werke gefordert, stets mit Innovationen wie jüngst EnteroFit Marktanteile auszubauen.

Diese Ziele lassen sich allerdings nur realisieren, wenn sich die Muskator-Werke stets dem technischen Fortschritt anpassen. So wandelte sich die Arbeit in der Mischfutterindustrie in den vergangenen Jahrzehnten von Grund auf. Wo früher die Kraft vieler Menschen gefragt war, bestimmen den Produktionsprozess heute technische Anlagen. „Obwohl ein Müller natürlich auch heute noch richtig anpacken muss", betont der stellvertretende Werksleiter Thomas Harmes.

„Die Ausbildung in unserem Unternehmen eröffnet Sebastian Dappen viele Möglichkeiten", erklärt der Werksleiter. Aufbauend auf der soliden handwerklichen Lehre kann er seinen Meister in Verfahrenstechnologie oder im Müllerhandwerk machen, aber auch studieren.

Die beiden Fachleute suchen für den Nachwuchs junge, motivierte und neugierige Menschen: „Was Muskator als Traditionsunternehmen mit Ausrichtung auf die Zukunft benötigt, sind Auszubildende, die den technischen Fortschritt mitgehen können und wollen. Gemeinsam mit der weitreichenden Erfahrung und der Praxis, über die die langjährigen Mitarbeiter verfügen, ergibt sich die Mischung, die wir hier benötigen."

Erste Erfahrung sammelte Roman Walter bereits. Der 25-Jährige beendete seine Ausbildung in diesem Sommer erfolgreich und wurde übernommen. Derzeit arbeitet er in der Rohwarenannahme und der Mischerei: „Hier ist jeder Tag interessant, jeden Tag erlebt man etwas Neues". Er hat er seine Berufswahl nicht bereut und würde die Ausbildung auf jeden Fall anderen Jugendlichen weiter empfehlen.

Gewichtige Investition in Neuss

Extrakteur von Sels schont mit modernster Technik die Umwelt und ist deutlich effizienter.

Es war quasi eine Herz-Operation, was die Mitarbeiter des Neusser Familienunternehmen O.&L. Sels GmbH&Co. KG in den vergangenen Wochen beinahe unbemerkt leisteten: Mit einem extra aus Rotterdam angeforderten Schwimmkran wechselten sie den Extrakteur des Mühlenbetriebs aus.

Er stellt das Herzstück der Anlage dar, die den gepressten Saaten das Öl entzieht. Allerdings ein Herz mit 230 Tonnen Gewicht, einer Höhe von beinahe 12 Metern, 40 Metern Länge und 4,5 Metern Breite, das in drei großen Teilen eingebaut wurde.

Dabei mussten die Mitarbeiter ebenso wie hinzugezogenen Fachleute gleichzeitig Schwerst- und Millimeterarbeit leisten – und das in einem sehr engen Zeitrahmen. Denn jeder Tag bedeutete einen weiteren Produktionsausfall. „Und es ist nun einmal so, dass bei Agrarprodukten eine Ernte wartet, die verarbeitet werden will. Und gerade dann sind wir darauf angewiesen, dass die Anlage läuft und Geld verdient", erklärt Sels-Geschäftsführer Dr. Winfried Dallmann.

Doch die Arbeit, so berichtet er weiter, funktionierte nicht zuletzt dank minutiöser Planung nahezu perfekt: Zunächst wurde der alte Extrakteur mit Hydraulikpresse leicht angehoben und auf einer extra errichteten Verschubbahn Richtung Hafenbecken bugsiert.

Dort nahmen ihn die Experten des riesigen Schwimmkrans in Empfang. Der hob im Gegenzug die vormontierten Einzelteile der neuen Anlage ins Gebäude, wo sie miteinander verbunden wurden. Eine Arbeit, die trotz hoher Effizienz und genauer Planung immer noch acht schweißtreibende Wochen dauerte.

Der neue Extrakteur wurde nicht nur auf den Termin genau fertig, die Anlage läuft inzwischen fehlerfrei und sogar noch deutlich effizienter als der Vorläufer aus den 70er Jahren.

Und auch wenn das ganze Projekt mehr als sieben Millionen Euro kostete, so werden auf diesem Wege nicht nur die Arbeitsplätze in dem Unternehmen nachhaltig gesichert. Auch die ständigen Reparaturaufwendungen werden zumindest in den nächsten Jahren gegen Null gehen.

Und auch die Nachbarn können sich freuen, dass das Neusser Familienunternehmen trotz der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen die große Investition nicht scheute: Denn die neue, vollkommen geschlossene Anlage ermöglicht aufgrund ihrer Neuheit sowie der eingebauten aktuellen Technologie einen Stand des Umweltschutzes, der dem derzeit möglichen Stand der Technik entspricht. Entsprechend können die Mitarbeiter jetzt noch emmissionsärmer zu Werke gehen.

Die vollkontinuierlich arbeitende Ölmühle kann pro Jahr mehr als 600.000 Tonnen Ölsaaten verarbeiten. Im Laufe des Verarbeitungsprozesses wird die Rapssaat gewalzt, ausgepresst und anschließend extrahiert. Alternativ können auf derselben Produktionslinie auch Sojabohnen verarbeitet werden.

Feste feiern auf dem Rhein

Auf der Maria-Franziska den großen Fluss und die Häfen erleben.

Viele Menschen kennen und schätzen das Fahrgastschiff (FGS) „Maria-Franziska" als beliebte Kirmesfähre in Düsseldorf oder von ihrem sommerlichen Einsatz, wenn das schmucke Schiff von Karfreitag bis Mitte Oktober bei schönem Wetter an den Sonn- und Feiertagen Ausflügler zwischen den Ufern von Uedesheim und Himmelgeist im Süden Düsseldorfs hin und her transportiert.

„Wenn wir morgens um 10:30 Uhr das erste Mal ablegen, warten oft schon die ersten Passagiere ganz ungeduldig auf uns", berichtet Steuerfrau Michaela Schäfer. Sie sind dann auch entsprechend traurig, wenn Schiffsführer Franz Pracht um 18:30 Uhr die Leinen nach der letzten Fahrt losmacht. Deshalb empfiehlt die erfahrene Schiffsführerin auch, wegen des mäßigen Sommers in NRW beziehungsweise der durchaus individuellen Auslegung des Begriffs „bei schönem Wetter", vor einem Ausflug ab 9 Uhr unter 01 77 - 6 53 00 00 an Bord nachzufragen, ob die Fähre in Betrieb ist.

Einsteigen und die Schifffahrt genießen mit „Maria-Franziska".

Allerdings wissen die wenigsten, dass Maria-Franziska auch gemietet werden kann. Ganz neu und wirklich etwas Besonderes sind die Rundfahrten durch den Neusser und Düsseldorfer Hafen. Die Gruppe sollte nicht mehr als 40 Personen betragen, damit die Mitreisenden im Wintergarten genug Platz und eine gute Sicht haben, während ein Mitarbeiter der Neuss-Düsseldorfer Häfen einen Vortrag hält und die dreistündige Fahrt mit zahlreichen Informationen über den Hafen, die Menschen und die Firmen würzt.

Die Steuerfrau schwärmt aus Erfahrung: „Die Häfen, mit einer Tasse Kaffee und einem Stück Kuchen, einmal vom Wasser aus zu betrachten, ist mal was anderes." Auch wenn eine Hafenrundfahrt natürlich etwas ganz Besonderes ist, sind damit die Möglichkeiten der Mannschaft noch lange nicht erschöpft: Das Fahrgastschiff kann auch für ein paar ungewöhnliche, schöne und gemütliche Stunden auf dem Rhein gemietet werden.

„Genießen Sie auf den Wellen des Rheins Land- und Stadtpanorama, bei Tag und/oder bei Nacht", lautet das Angebot von Michaela Schäfer. „Lassen Sie sich in außergewöhnlicher Atmosphäre so richtig verwöhnen. Vom rustikalen Buffet mit frischem Altbier vom Fass bis zu kulinarischen Köstlichkeiten mit erlesenen Weinen und Spirituosen arrangieren wir Ihre spezielle Party".

Natürlich geht die Fahrt auch über die Grenzen Düsseldorfs hinaus. Durch die vorhandene Bugklappe und die Seiteneinstiege des Partyschiffes gibt es viele Anlegemöglichkeiten. Die Preise für Fahrt- und Liegestunden sind gleich.

Der Heimathafen der „Maria-Franziska" ist Düsseldorf, am Fernsehturm / WDR-Haus. Sie bietet als Party-Fähre Platz für bis zu 60 Personen auf einer Ebene. Alle Gäste nehmen gleichzeitig am Geschehen teil. Das Schiff eignet sich dabei ebenso für Firmenveranstaltungen wie Jubiläen, Konferenzen, Betriebsausflüge und Weihnachtsfeiern sowie für Familienfeiern aller Art, etwa Geburtstage, Verlobungen, Hochzeiten, Familientreffen, Klassentreffen und Vereinsfeste.

Selbst das Heiraten an Bord mit standesamtlicher Trauung kann möglich gemacht werden.

Weitere Fragen beantwortet Michaela Schäfer per Email an mariafranziska@hotmail.com oder unter der Rufnummer 01 73 - 9 35 17 72.

Einen ersten Eindruck gibt es im Internet unter www.maria-franziska.de.

Mit neuen Ideen die Kunden begeistern

Neusser IXMODAL setzt auf innovative Technik – Weiterentwicklung der IXBox für staubförmige Güter

Viel in der Bundesrepublik unterwegs ist derzeit Christoph Heeg, auch wenn der frischgebackene Leiter Vertrieb der Firma IXMODAL Gesellschaft für intermodale Logistik im Hafen Neuss erst seit einigen Wochen sein Büro im Hafen bezogen hat. Vor allem Firmen aus der Aluminiumindustrie, Recyclingunternehmen und Düngemittelbetriebe aus ganz Deutschland setzen bei dem Transport von anspruchsvollen Schüttgütern auf Know-how und Technik aus dem Neusser Hafen.

Mit den bestehenden Kunden bespricht sich Heeg regelmäßig telefonisch, öfters sucht er jedoch auch den persönlichen Kontakt; vor allem wenn neue Verkehre aufgebaut werden. Denn auch das gibt es derzeit wieder verstärkt, etwa für Schrotttransporte.

Christoph Heeg (links) und Ralf Schopp von der Neusser IXMODAL.

Ein anderes interessantes Projekt betrifft den Transport von Schlacken, für die sich die Eigenentwicklung IXBox besonders eignet. „Daneben haben wir eine erste Absichtserklärung mit einem der größten Zementhersteller in Deutschland unterschrieben", berichtet IXMODAL-Geschäftsführer Ralf Schopp.

Dafür entwickelt das Unternehmen derzeit die SILO-IX-BOX. „Das wird basierend auf der IX-BOX eine Alternative zum klassischen Silocontainer. Wir haben eine neue Idee, dass die IXBox im Unterschied zum klassischen druckgeführten Silocontainer ausschließlich mittels Schwerkraft, das heißt ohne aufwendige Pneumatik für die Entladung auskommt, was die Investitionskosten auf 25 Prozent senken könnte."

Nachdem das erste Quartal 2009 für die Neusser noch sehr gut lief, machte sich anschließend auch bei ihnen die wirtschaftliche Lage bemerkbar. „Derzeit", so Schopp, „spüren wir eine leichte Belebung, wobei wir aber noch nicht wissen, wie nachhaltig das ist. Wir sind aber hoffnungsvoll, dass sich die Aufträge auf diesem Level einpendeln oder sogar noch steigern lassen."

„Die Talsohle scheint erreicht", ergänzt Heeg. Und damit die auch überwunden wird, setzt er derzeit einen Schwerpunkt auf die Seehafen-Hinterlandverkehre. „Wir haben im vergangenen Jahr im Kombinierten Verkehr 15 Millionen Tonnenkilometer national und 27 Millionen Tonnenkilometer international auch unter der Einbindung der beteiligten Häfen abgewickelt."

Für die Neusser spreche dabei, dass sie aufgrund der Masse der Container bei den Reedereien gute Konditionen erreichen können. Zudem bietet die Nutzung des Kombinierten Verkehrs gerade im Seehafen-Hinterlandverkehr, wo Massengut unter einem erheblichen Kostendruck steht, deutliche Vorteile. „Wir als IXMODAL sehen zudem gute Chance, dieses, im Schrotttransport bewährte Konzept, auch für andere Branchen gewinnbringend anwenden zu können."

Der Hafen Krefeld wird erweitert

Umweltfreundlicher Kohleumschlag – Investition im zweistelligen Millionenbereich

Der Rheinhafen Krefeld nimmt eine neue Aufgabe in Angriff. Im Zuge der Planungen für das neue Kraftwerk im Chempark Krefeld-Uerdingen wird das Hafengebiet nach Norden erweitert. Nach dem Willen der Stadt Krefeld und des Betreibers erfolgt die Versorgung des Kraftwerks mit Kohle in Zukunft durch Binnenschiffe über den Rheinhafen Krefeld. Hiermit kann eine wesentliche Reduzierung der Lärmemissionen (entfallender Bahntransport) und daraus resultierender Belastungen für die Bevölkerung erreicht werden.

Im neuen Hafenteil soll eine Umschlagstelle für mehr als zwei Millionen Tonnen Steinkohle entstehen, die aus Gründen des Hochwasserschutzes aufgeständert gebaut wird.

Fotomontage: Grontmij AEW Plan GmbH

Blick über den Rhein auf das Modell der neuen Umschlagstelle. Im Hintergrund der Chempark Uerdingen.

Damit sind Stromquerschnitt und -strömung sowie die Hochwasserretentionsflächen nur minimal betroffen. Zwei Krananlagen übergeben die Kohle an ein eingehaustes Bandsystem, das direkt in das Kohlelager des Kraftwerks führt.

Damit entfallen die befürchteten Belastungen durch den Umschlag und Transport mit der Eisenbahn. Durch die modernen Krananlagen, Beregnungstechnik und die staubsichere Bandanlage sind Lärm- und Staubbelastung auf ein Minimum reduziert. Mit der Planung der Anlage befasst sich Dr. Christian Weiler von Grontmij DPU. Er sieht den großen Vorteil der aktuellen Planung in den geringen Umweltbelastungen: „Das Layout der Anlage ist bewusst so gewählt, dass keine Wohngebiete betroffen sind. In direkter Nähe der Umschlagstelle werden wir einschließlich der Hintergrundbelastung unter 50 Prozent des Grenzwerts für Feinstaub bleiben. Und durch das geschlossene Transportsystem fallen nur hier Belastungen an."

Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Hafen Krefeld GmbH, ist sicher, dass die Anlieferung per Schiff die beste Möglichkeit darstellt: „Aus ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten ist das Binnenschiff der ideale Verkehrsträger für Massengüter. Betrachtet man die volkswirtschaftlich relevanten Kosten, so liegt das Binnenschiff um Längen vor Eisenbahn und Lkw. Zudem ist das Binnenschiff deutlich günstiger bei den Transportkosten."

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*

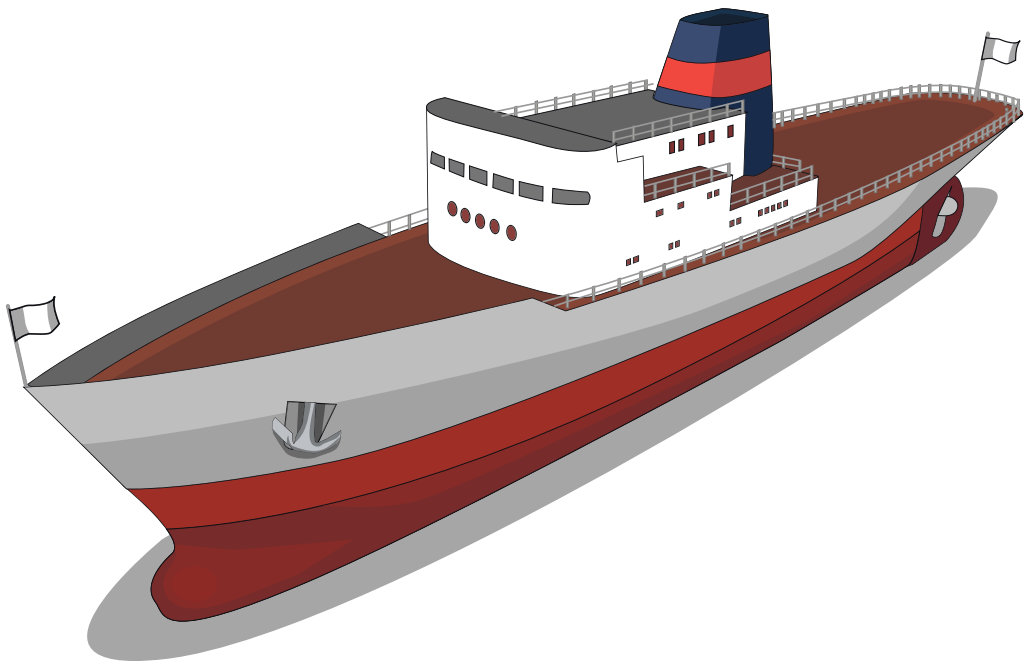
Redaktion und Verlag: *Schrift-Steller, A. Fröning u. S. Ondrazek GbR ■ Bredeneyer Straße 77 ■ 45 133 Essen ■ info@schrift-steller.de* **Chefredakteur:** *Andreas Fröning ■ Telefon: (01 51) 52 56 56 34 ■ Fax: (07 21) 1 51 30 59 96 ■ andreas@schrift-steller.de* **Art Direction und Produktion:** *Sascha 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*

Die Form macht's: Hohl schwimmt

Der Grieche Archimedes konnte als Erster erklären, warum Schiffe nicht untergehen.

Warum schwimmen Schiffe, die ja unheimlich schwer sind, während eine Handvoll Knete dagegen sofort im Wasser versinkt? Das ist eine Frage, die vor allem Kinder immer wieder stellen und die Erwachsene dann hin und wieder in Erklärungsnot bringt. Eine Antwort gibt die ausgezeichnete „Wasser- und Schifffahrtsschule" der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung Süd: Auf jedes Objekt, das in Wasser eintaucht, wirkt eine Auftriebskraft, die genauso groß ist wie das Gewicht des durch den Gegenstand verdrängten Wassers. Archimedes entdeckte dieses Prinzip schon circa 250 vor Christus.



Bis Techniker die schnittigen Formen moderner Schiffskörper entwickelt hatten, war es ein langer Weg.

Die Ursache des Auftriebs ist der mit der Tiefe zunehmende Wasserdruck. Wenn man ein Schiff auf das Wasser setzt, sinkt es so lange ein, bis das Gewicht des verdrängten Wassers so groß ist wie das Gewicht des Schiffes. Wird es beladen, so sinkt es entsprechend weiter ab. Ist die Dichte eines Gegenstands genauso groß wie die des Wassers, so schwebt er im Wasser. Anders herum: Schiffsbauer müssen zusehen, dass ihre Konstruktion insgesamt leichter ist als das Wasser, das durch sie später verdrängt wird. Dann kann das Schiff schwimmen.

Salz erhöht die Dichte

Löst man Salz im Wasser, so wird die Dichte des Wassers erhöht. Damit wird das Gewicht des durch den Gegenstand verdrängten Wassers größer und die Auftriebskraft entsprechend stärker. Jetzt können auch Objekte im Wasser schwimmen oder schweben, die zuvor untergegangen sind.

Ein kleines Experiment macht das deutlich: Einfach einige Schiffe aus Papier, Knetmasse und anderen Materialien basteln. Welches Schiff kann am meisten Ladung (Sand, Murmeln) tragen? Dabei kommt es darauf an, dass das Schiff einerseits möglichst viel Wasser verdrängt und andererseits stabil genug bleibt. Auf diese Weise kann man auch Knete zum Schwimmen bringen. Denn während ein Klumpen Knete sinkt, so schwimmt er, wenn man ein Boot oder Schälchen daraus formt.

Die Wasser- und Schifffahrtsschule gibt es übrigens im Internet unter www.schifffahrtsschule.wsv.de.

Treuer Begleiter der Seeleute

Katzen gehören seit 5000 Jahren zur Schiffsbesatzung

Wenn heute Piratenfilme über den Bildschirm flimmern, fehlt in den Streifen meist ein ganz wichtiges Mannschaftsmitglied: Seit der Zeit der alten Ägypter 3000 vor Christus war die Katze ein treuer Begleiter, der pro Tag rund zehn Mäuse fing und vertilgte – auf alten Handelsschiffen meist die einzige Möglichkeit, die vermehrungsfreudigen Nager in Schach zu halten. Wahrscheinlich nahmen zunächst Händler einige Tiere aus ihren Kornkammern mit, wo sie auch an Land dafür sorgten, dass Nager die Vorräte nicht zu sehr dezimierten. Es war der Beginn einer erfolgreichen Zusammenarbeit: Auch in Wikingergräbern wurden unter anderem Skelette von Katzen gefunden.

Foto und Grafik: Wikimedia Commons

Die Verbundenheit der harten Seemänner zu ihren vierbeinigen Begleitern schlug sich sogar im Aberglauben nieder: Ging eine Katze etwa bei einem Sturm über Bord, so war anschließend, so zumindest die Vorstellung der Mannschaft, auch das Schiff unweigerlich zum Sinken verurteilt. Die schmale Planke, die die Schiffe am Kai mit dem Land verbindet, wird wahrscheinlich deshalb heute noch „Katzensteg" genannt. Allerdings wird vermutet, dass der „Dachhase" in größter Not auch schon einmal in den Kochtopf wanderte.

Berühmt wurde „Oscar", Schiffskatze auf der Bismarck, die am 27. Mai 1941 sank. Oscar wurde mit den Überlebenden gerettet und kam auf den Zerstörer „HMS Cossack", der am 24. Oktober 1941 durch das deutsche U-Boot U-563 torpediert und schwer beschädigt wurde. Er überlebte, wurde nach Gibraltar gebracht und kam auf den Träger „HMS Ark Royal", der wiederum am 13. November 1941 torpediert wurde. Oscar wurde erneut gerettet. Dem nun als Unglücksbringer verdächtigten Kater wurde daraufhin aber die Anwesenheit auf Schiffen verboten. Er lebte in Belfast im Seemannsheim „Home for Sailors" noch bis 1955. Sein Porträt erhielt nach seinem Tode einen Ehrenplatz im National Maritime Museum in Greenwich.

Warteschleife

Nach Schätzung des Stau- und Verkehrsforschers Michael Schreckenberg stehen die Deutschen innerhalb von zwölf Monaten alle zusammen 535.000 Jahre im Stau. Das sagte der Duisburger Wissenschaftler in einem Interview mit dem Deutschlandradio Kultur. Und: „Vier Kilometer Stau über drei Stunden kosten umgerechnet zwischen 20.000 und 100.000 Euro." Auch wenn Staus etwas ganz natürliches seien.

Häfen stärken

Nach Auffassung des Hauptgeschäftsführers der IHK Mittleres Ruhrgebiet, Tillmann Neinhaus, seien ein ausreichendes Flächenangebot sowie eine leistungsfähige Infrastruktur und eine sichere Energieversorgung unverzichtbar, wenn das Land seine Standortvorteile weiterhin effizient einsetzen und die günstige Lage in Europa nutzen wolle. Unter anderem forderte er, dass sämtliche Verkehrswege und –träger genutzt und aufeinander abgestimmt werden. Hierfür biete sich auch ein Hafenstandort im mittleren Ruhrgebiet an zum Ausbau der trimodalen Verkehre.

Renaissance

Paris ist nicht nur ein Ort, der die Liebe anzieht, auch die Lachse zieht es zum Laichen wieder in die Seine und damit auf ihrem Weg an der französischen Hauptstadt vorbei. Der nationale Fischereiverband FNPF führt die Rückkehr der Fische auf die in den vergangenen Jahren deutlich verbesserte Wasserqualität zurück. Früher war der Fluss voll von Lachsen.