

ConTraiLo

- › Land
- › Schiene
- › Wasser

Container | Trailer | Logistik



ePaper



Kompass für Schifffahrt s. 18

Shipbuilding, machinery and marine technology (SMM) heißt es ab dem 4. September 2012 wieder in Hamburg. Mehr als 2000 Aussteller aus 60 Ländern erwarten über 50.000 Fachbesucher. Den Auftakt übernehmen dabei bereits einen Tag vor der Messe zwei entscheidende Schlüsselthemen.

Editorial

3 Einen Kaffee bitte!

Tipps & Trends

- 6 Erschreckend gut organisiert
- 8 Überwachung von Waggons
- 9 Aufstockung der Transportkapazität
- 10 Achtung: beschränkt haftbar
- 12 Boxen-Verteilungswege
- 14 Austausch ohne Grenzen
- 16 Optimierte positioniert
- 38 Ostfriesische Ausbildungsinitiative

SMM

- 18 Kompass für Schifffahrt
- 25 Energie im Blick

Niederländische Containerrevolution s. 32

Mit dem Maasvlakte-II-Terminal wächst nicht nur der Hafen Rotterdam um 20 Prozent. Nein, auch die Landkarte der Niederlande verändert das 2000 ha große Neuland nachhaltig. Aber nicht nur geografisch geht das Terminal neue Wege.



Schiffstechnik

- 26 So kommt Licht ins Dunkel

Übersee

- 28 Dem roten Ahornblatt entgegen
30 „Kühle“ Schiffsreise komplett
32 Niederländische
Containerrevolution

Osteuropa Special I

- 40 Ein Anstoß für die Zukunft
42 Die osteuropäische Region
44 Zum Süden Russlands
46 Die Pforte im Schwarzen Meer
48 Die Meerhauptstadt Russlands
50 Logistik Osteuropa

Binnenschifffahrt

- 52 Hafenprojekt Binnenland live
54 Regionale Ausbauziele

Kaffee-Logistik

- 56 Kaffee ist fertig!
62 Norddeutsche Aromawächter
66 Veredelungstouren

IAA

- 72 Freie Fahrt Kurs IAA
74 Leicht und komfortabel

Mieten, kaufen, leasen

- 76 Anbieterübersicht

Sonder- & Spezialcontainer

- 80 Kühlmöglichkeiten auf Zeit

Containerumschlag

- 82 Flotte ausgebaut

82 Impressum



Osteuropa Special I s. 39

Wachsende Güterströme von und nach Osteuropa bieten verschiedene Chancen und Möglichkeiten – ein guter Grund, Hafenstandorte und Logistik-Dienstleistungen für diesen Wachstumsmarkt einmal genauer in den Fokus zu nehmen.

Kaffee ist fertig! s. 56

Kaffee – noch ehe der erste Arbeitshandschlag erfolgt, fließt das Kultgetränk dampfend in unzählbare Tassen. Möglich macht dies erst eine ausgefeilte Logistik.



KOMPASS

für Schifffahrt

SMM

öffnet zum 25. Mal
die Messetore



Messevorschau. Shipbuilding, machinery & marine technology heißt es ab dem 4. September 2012 wieder in Hamburg. Mehr als 2000 Aussteller aus 60 Ländern erwarten über 50.000 Fachbesucher. Den Auftakt übernimmt dabei bereits einen Tag vor der Messe ein entscheidendes Schlüsselthema.

Knapp, knapper, Eigenkapital: Der 3. September 2012 könnte in Hamburg unter diesem Aspekt stehen. Denn die maritime Wirtschaft ist mit massiven Finanzierungsproblemen konfrontiert. Doch so schwierig die Lage ist – es wird auch Gewinner geben und so stellen Financial Times Deutschland die und Hamburg Messe und Congress (HMC) das diesjährige SMM Ship Finance Forum unter das Motto „Tomorrow's Champions“. In Deutschland richte sich das Augenmerk deshalb verstärkt auf alternative Finanzierungsinstrumente wie

Schuldscheindarlehen, Genusssrechtska-

pital und Schiffspfandbriefe. Zu der englischsprachigen Konferenz werden über 200 Teilnehmer und Redner aus aller Welt erwartet.

Auf „grünere“ Schiffswegen

Mit welchen Strategien, Maßnahmen und Technologien die maritime Wirtschaft ihren eingeschlagenen Weg zu mehr Umweltverträglichkeit fortsetzen kann, steht im Fokus eines weiteren Rahmenprogramm-Highlights. Denn der global maritime environmental congress (gmecc) 2012 findet auch in diesem Jahr im Rahmen der SMM am 3. und 4. Sep-



Piening-Propeller.de
* *
Glückstadt

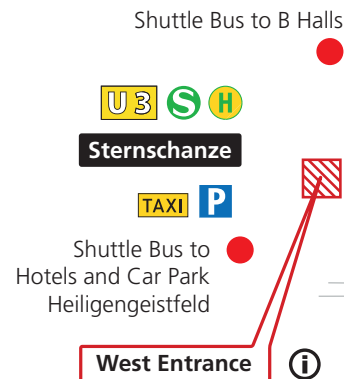

SMM



- Hall A1 ■ Ship Operation Equipment, Environmental Technologies
■ Deck Equipment, Cargo Handling Systems
- Hall A2 ■ Pumps, Valves, Compressors
- Hall A3–A4 ■ Prime Movers and Propulsion Systems, Lubrication
- Hall B1 ■ National Pavilions
- Hall B2 ■ Shipyards, Shipbuilding Industry
■ Production Equipment
■ Ship Engineering & Design
■ National Pavilions
- Hall B3 ■ Shipyards, Shipbuilding Industry
■ National Pavilions
- Hall B4 ■ Shipyards, Shipbuilding Industry
■ National Pavilions
- Hall B5 ■ General Outfitting / Interior Outfitting, Heating, Ventilation, Air Conditioning
■ Safety Equipment, Fire Protection
■ Marine Coatings / Corrosion Protection
- Hall B6 ■ Navigation and Communication
■ Electric Drives, Automation, Light, Sensors & Indicators, Software & EDP, Electric Equipment
■ Marine Technology
- Hall B7 ■ Shipbuilding Material
■ National Pavilions
- Hall B8 ■ Maritime Security & Defence **new**

- ① Infocounter
- 🗺️ Conference Rooms
- 🏥 First Aid
- 🍴 Restaurant
- 💰 Cashpoint
- 🎪 Guest Club
- @ Internet Terminal
- 🕌 Prayer Room
- 🏢 Business Center

Subject to modifications and amendments. As of June 2012.



Central Multi-Ca



tember statt. Experten stellen das bisher Erreichte vor, zeigen Trends auf und diskutieren innovative künftige Entwicklungen. Unter dem Motto „setting the green course“ schlägt der Kongress einen Bogen von A wie Abfallentsorgung über Ballastwasser-Management, Schadstoffemissionen, Ölleckagen, maritimen Umweltschutzregularien bis hin zu Z wie „zero emission perspective“. Wichtig in diesem Zusammenhang könnten auch der Energy Efficiency Design Index (EEDI) und der Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) sein.

Und noch mehr

Auch auf dem Ausstellungsparkett zeigt sich die Reaktion auf strengere Umwelt-

auflagen und drastisch gestiegene Brennstoffpreise. „Wir erleben einen Wandel in der Schifffahrt hin zu mehr ökologischen Antrieben, den wir umfassend mitgestalten. Auf der diesjährigen SMM werden die Akteure der maritimen Wirtschaft sicherlich hier einen Schwerpunkt setzen“, sagt Jan Volkert Wibel, Leiter Schiffsmotoren & Petroleum bei Zeppelin Power Systems. ABB unterstützt Reedereien z. B. mit seinem Energie-Management-System Emma, ihre Schiffe mit optimierter Effizienz zu betreiben.

Der finnische Motorenbauer Wärtsilä stellt unterdessen sein Zweitaktmotorenprogramm auf Langhubmotoren um – mit Kraftstoffeinsparungen von bis zu zehn Prozent. Die neue Baureihe X92 ist



auch für die größten derzeit geplanten Containerschiffe ausgelegt. Für neue Megashiffe sind auch spezielle Ruderanlagen erforderlich – wie das 93-m2-TLKSR-System des Spezialisten Becker Marine Systems. LNG als Brennstoff bleibt für die Branche die große Herausforderung. Gerade erst hat MAN Diesel Turbo in einer Studie mit dem Germanischen Lloyd nachgewiesen, wie tragfähig das Antriebskonzept für Containerschiffe ist.

Nachrüsten im Fokus

Auch DNV hat bereits Designstudien für Schiffe mit LNG-Antrieb vorgelegt. Auch intelligente Vernetzung wird wichtiger: „Die Entwicklungen des Antriebsstrangs liefern hier sehr gute Beispiele“, sagt Prof.

Gerhard Jensen, Geschäftsführer Schottel. Auch das „Refitting“ der fahrenden Flot-

Anzeige

www.galltec-mela.de
Tel.: +49 7457 9453-0
sensoren@galltec.de

Starke Partner für die Feuchtemesstechnik in Transport und Lagerung

Galltec+mela

te gewinnt zunehmend an Bedeutung. Für den Betrieb in ECA-Zonen wird neben LNG-Antrieben vor allem die Nachrüstung von Abgasreinigungsanlagen (Scrubbern) erforderlich sein.

Kostenfaktor Umwelt

Zudem könnte schon ab 2016 die Ballastwasserkonvention für nahezu die gesamte Welthandelsflotte gelten. „Ein Scrubber kostet inklusive Einbau mehrere Millionen und auch eine Ballastwasser-Reinigungsanlage kann in den siebenstelligen Bereich gehen“, sagt Rüdiger Pallentin, Vorstand der Lloyd Werft. Hersteller wie MWB, Alfa Laval, Mahle und RWO stellen hierzu Lösungen vor. Weitere Ausstellernews auf den Folgeseiten.



Bachmann electronic (Stand B6/425)

Maßgeblicher Faktor der Wirtschaftlichkeit eines Systems ist das Maß seiner Verfügbarkeit. Redundanzsysteme von Bachmann electronic können helfen, ungeplante Standzeiten zu vermeiden. Bachmann electronic bietet mit skalierbaren Redundanzprodukten eine Lösung für das M1-Automatisierungssystem. Mit der Redundanzproduktlinie stehen drei individuell einsetzbare Lösungen zur Auswahl. Die Reihe erweitert laut Anbieter die hohe Robustheit und Verfügbarkeit der Hardwaremodule um eine durchgängige Fehlertoleranz. Die reine Softwareumsetzung auf Basis einer redundanten Ethernet-Echtzeitvernetzung soll Kompatibilität ohne spezielle und kostspielige Redundanzhardware gewährleisten. Als weitere Merkmale nennt Bachmann electronic beispielsweise die Nachrüst- und Aufrüstbarkeit, Marinezulassung sowie Seewasserfestigkeit bei erweitertem Temperaturbereich.

Danfoss (B1/dänischer Pavillon)

Danfoss zeigt in Hamburg sein Marineportfolio. So präsentiert das Unternehmen z. B. seine kompakteren Frequenzumrichterbauformen VLT®. Zertifiziert sind die Danfoss-Frequenzumrichter mit acht Marinezulassungen. Verfügbar sind auch Optionen für die Netzeingangsseite, von Sicherungen, Lasttrennschaltern bis hin zum Schütz. Die Produktreihen decken den Leistungsbereich von 1,1 bis 1400 kW ab und unterstützen dabei Anschlussspannungen von 200, 380 bis 480/500 V, 525 bis 600 V und 690 V. Ebenfalls vorgestellt wird ein neuer Zylinderdrucksensor Typ MBS 1800. Dieser erlaubt Zwei- und Vierzylindermotoren laut

Danfoss einen Betrieb mit höherem Output und damit weniger Kraftstoffverbrauch und Wartungskosten sowie längerer Lebensdauer.



GEA Westfalia Separator (Stand A3/212c)

Die GEA Westfalia Separator Group konnte vor Kurzem einen besonderen Auftragseingang vermelden. Insgesamt 160 Separatoren der neuen eagleclass-Generation hat DSME für die Schweröl- und Schmierölaufbereitung auf 20 Triple-E-Schiffen der A.P. Moeller Maersk bestellt. Der Separatortyp OSE trägt laut GEA mit reduziertem Energieverbrauch von 30 Prozent, geringerem Platzbedarf und dem besseren Kosten-Leistungs-Verhältnis zur Effizienz und Umweltfreundlichkeit der Triple-E-Schiffe bei. Dank GEA Westfalia Separator unitrolplus sind die Schiffe in der Lage, die Ölaufbereitung vollautomatisch zu überwachen und zu steuern. Diese neue Sensorengeneration regelt laut Anbieter äußerst präzise die Volumenzufuhr von Verdrängungswasser zur letztmaligen Ölverdrängung vor der Entleerung, was zu einer weiteren Minimierung der Ölverluste und höchster Trennschärfe, weniger Entleerungen und geringerer Schlammtankbelastung führt.

in-innovative navigation (Stand B6/605)

Eine der neueren Produkte der in-innovative navigation GmbH ist das Navigationssystem RADARpilot720° Version 4.0. In der neuen Version ist der komplette Satz an offiziellen deutschen Wasserstraßenkarten bereits enthalten. Das Update beinhaltet zudem eine neue Version der offiziellen Donaukarten für eine lückenlose Abdeckung bis nach Rumänien und mit erweiterten Tiefeninformationen, insbesondere in Österreich. Sensor- und Trackingdaten können aufgezeichnet werden. Bezüglich der Software unterstützt die Version Inland-ECDIS-Karten der Version 2.3, 2.2 und 2.1. Im Tripcomputer ist als neue Option die Anzeige des Treibstoffverbrauchs vorhanden. Zudem gibt es einen Modus zur Konfiguration eines Schubverbandes aus verschiedenen Leichtern.



Logwin (Stand B6/115)

Der Logistik-Dienstleister Logwin ist bereits zum sechsten Mal auf der SMM vertreten. Am Messestand können sich die Besucher über die Logistik rund um Schiffsteile informieren. Die Nachfrage nach dem Spezialservice Ship Parts Logistics bei Logwin steigt stetig – allein in den vergangenen drei Jahren um 28 Prozent. Schiffe ordern Ersatzteile zunehmend erst im Bedarfsfall.

Waren früher zumindest die wichtigsten Komponenten zwei- oder dreifach vorhanden, lagern diese heute meist nur noch einmal an Bord. Ship Parts Logistic ist dabei weltweit gefragt: Erst im Mai importierte Logwin Dieselmotoren von Schanghai nach Korea, oder für eine Werft flog Logwin eilige Teile von Singapur nach Indien. Eine steigende Nachfrage verzeichnet Logwin auch im Off-shorebereich. Die Zustellung der Ship Parts erfolgt zumeist im Hafen oder auf der Werft, aber immer öfter auch direkt an Bord. Je nachdem, wo auf der Welt das Schiffsteil benötigt wird, ist eines der 18 regionalen Ship Parts Logistics Center für die Auslieferung zuständig. Die Logistik-Zentren befinden sich in Athen, Bangkok, Dubai, Hamburg, Ho-Chi-Minh-Stadt, Hong Kong, Johannesburg, Larnaca, London, Mailand, Miami, Perth, São Paulo, Santiago de Chile, Seoul, Schanghai, Singapur und Valetta.

Saacke (Stand A3/411)

Allein in den sechs bis acht Stunden, die ein Schiff durchschnittlich anliegt, können die Motoren großer Schiffe bis zu 60 t CO₂ sowie 1,2 t NO_x produzieren. Doch auch durch die Erzeugung von Warmwasser und Dampf an Bord entstehen Emissionen. Um diese zu reduzieren, hat die Saacke GmbH eine optimierte Feuerungstechnik entwickelt. Dazu wird unter anderem ein spezielles Düsensystem mit gezielter Luftzufuhr eingesetzt, das den Regelbereich des Brenners auf bis zu 1:15 erweitert und so nach Anbieterangaben den CO-Ausstoß auf unter 20 mg/m³ bei Nennleistung senkt.

Der Spezialist für Feuerungsanlagen für Schifffahrt und Technologie stellt die neue Technik erstmals auf der Hamburger SMM vor. Der Dampfdruckzerstäuber DDZ-M wurde eigens für die Seefahrt entwickelt und kann grundsätzlich auf Schiffen mit hohem Wärmebedarf und bei FPSO-Einheiten eingesetzt werden. Der DDZ-M Brenner kann mit einer Leistung von 8,5 bis 46 MW sowohl Leicht- als auch Schweröl verarbeiten. Zusätzlich plant Saacke, einen Dual-Fuel-Brenner dieser Serie für den Öl- und Gasbetrieb auf Schiffen zu entwickeln und damit in die Produktion zu gehen. Dieser ermöglicht es Schiffen, bei der Einfahrt in den Hafen von Öl- auf Gasbetrieb umzustellen. So kann der Schadstoffausstoß weiter reduziert werden.

international conference on
maritime security and defence
MS&D

global maritime
environmental congress
gmec

25th
SMM

smm-hamburg.com

keeping the course
4 - 7 sept 2012
hamburg

Hamburg Messe

smm-hamburg.com/app facebook.com/SMMfair [#SMMfair](https://twitter.com/SMMfair) youtube.com/SMMfair

Siemens (Stand B6/316 und A3/325)

Die Siemens-Sparte „Marine & Shipbuilding“ bietet für Werften und Betreiber Lösungen, welche die Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit nachhaltig steigern können. Ein Beispiel ist das Abwärmerückgewinnungssystem WHRS (Waste Heat Recovery System). Dieses nutzt Abgase der Antriebsdiesel, um zusätzliche elektrische Energie zur Bordnetzversorgung und Propulsionsunterstützung bereitzustellen. Neben den geringeren Energiekosten und Emissionen können so auch die Tanks kleiner und der Schiffshauptantrieb mit geringerer Nennleistung ausfallen. Ein zweites Siemens-Beispiel ist die Kommunikationsplattform EcoMain. Über verschiedenste Schnittstellen an Bord sammelt EcoMain Daten von technischen Anlagen.

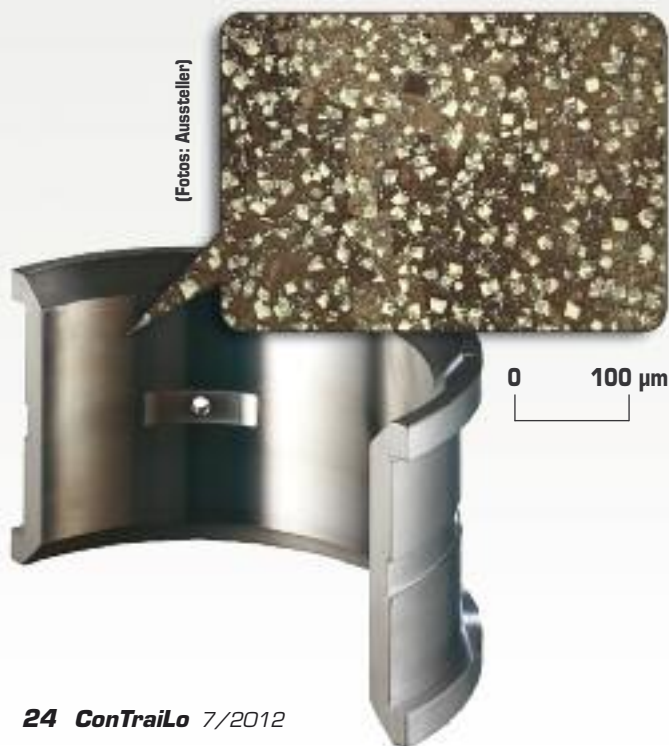


Wache (Stand B2.EG/219)

Die Wache GmbH aus Hamburg und Lübeck präsentiert sich mit einem neuartigen Transportgerät in Zusammenarbeit mit der Blohm + Voss Naval GmbH, einem Unternehmen von ThyssenKrupp Marine Systems. Gemeinsam wurde ein Wagen entwickelt, der das Überwinden von Hindernissen mit lediglich einer Person möglich macht. Das patentgeschützte Fahrzeug erfordert kein Heben oder Kippen. Dank Verschieben des Aufbaus und Umklappen des Fahrgestells können Schwellen, Rinnen oder Gräben überwunden werden. Hierbei stehen Systeme für geringe Lasten bis 350 kg und weitere Möglichkeiten für den Transport von bis zu 3 t zur Auswahl. Die Wendigkeit ermöglicht auch bei geringem Raum eine einfache Handhabbarkeit. Wache produziert in Deutschland. Im Zentrum stehen dabei Fortschritt, Zuverlässigkeit und Qualität, wie das Unternehmen erklärt.

Wärtsilä (Stand A4/305)

Wärtsilä hat den ersten RT-flex50-D-Motor mit Turbolader auf der Antriebsseite erfolgreich getestet. Damit verfügt Wärtsilä über einen weiteren Zweitaktmotor, der sich für kleinere Schiffstypen eignet. Der Motor läuft als gedrosselte Version mit reduzierter Leistung und Drehzahl und zeichnet sich laut Anbieter mit einem stark reduzierten Brennstoffverbrauch aus. Dadurch werden auch niedrigere Emissionswerte erreicht. Der RT-flex50-D-Motor mit Turbolader auf der Antriebsseite erweitert die Anwendungsmöglichkeiten der Wärtsilä-Zweitaktmotoren mit 50 cm Zylinderdurchmesser für neue Schiffskonstruktionen. Dank seiner schlanken Konstruktion kann der Motor auch in schmalen Achterschiffkonstruktionen eingesetzt werden. Als Einsatzmöglichkeiten kommen z. B. kleinere Tanker und Schüttgutfrachter, Handysize- und Containerschiffe sowie Feederschiffe in Betracht.



Zollern (Stand A3/303)

Gleitlager aus Weißmetall-Verbundwerkstoff sind aufgrund ihrer Eigenschaften laut Zollern die erste Wahl für Turbinen, große Dieselmotoren etc. Doch auch sie gelangen vermehrt an die Grenzen ihrer Belastbarkeit. Zollern setzte sich daher das Entwicklungsziel: hochfeste Weißmetall-Gleitlagerlegierungen, welche heute verfügbaren Legierungen hinsichtlich der Belastbarkeit um 20 Prozent überlegen sind. Gleichzeitig sollten toxische Elemente wie z. B. Cadmium und Arsen vermieden werden. Zollern konnte die Forschungsvereinigung Antriebstechnik e. V. (FVA), Arbeitskreis Gleitlager von der Idee begeistern. Die Umsetzung erfolgte im Rahmen eines AiF-Forschungsvorhabens (Arbeitsgemeinschaft industrieller Forschungsvereinigungen „Otto von Guericke“ e. V.). Zollern meldete die gefundene Legierung zum Patent an. Dies war die Basis zur Weiterentwicklung zum Zollern-Werkstoff WM 2020-pro. Nach Abschluss aller Testphasen soll die Markteinführung nach Unternehmensangaben noch in diesem Jahr erfolgen.

Energie im Blick

●●● Rickmers Gruppe setzt auf Emma

Zu den Schwerpunktthemen auf der diesjährigen SMM gehören wie gesagt Umwelt und Energie. Dass diese Themen mehr und mehr auch in den praktischen Schiffsalltag einziehen und bereits heute Lösungen umgesetzt werden, dafür sind auch die Rickmers Singapore, Rickmers New Orleans, Rickmers Jakarta, Rickmers Antwerp und Rickmers Tokyo aktuelle Beispiele. Denn die fünf Schiffe fahren nicht nur alle für die Rickmers Linie, sie haben noch eine entscheidende Gemeinsamkeit.

Mehr Energieeffizienz. Die Rickmers Gruppe stattet zunächst die fünf Schiffe der Flotte mit Emma aus. Emma ist der Name eines Energie-Management-Systems von ABB. Das System soll die Ship-Management-Teams der Rickmers Gruppe dabei unterstützen, ihre Schiffe mit maximaler Energieeffizienz zu betreiben – und damit z. B. Treibstoff zu sparen. Zunächst soll dies nun also auf den oben genannten fünf Schiffen der Rickmers Gruppe erfolgen. Die Installation erfolgt sukzessive. Das erste System soll in diesem Quartal in Betrieb gehen.

Ökonomie, Ökologie und schneller ROI. „Mit der Einführung eines Energie-Management-Systems auf unseren Schiffen stellen wir Rickmers in zweierlei Hinsicht zukunftssicher auf, denn eine Steigerung der Energieeffizienz bedeutet sowohl die Verbesserung aus wirtschaftlicher als auch aus ökologischer Sicht“, so Jens Lassen, Geschäftsführer von Rickmers Ship-Management und Global Head des Geschäftsbereichs Maritime Services der Rickmers Gruppe. „Bei den aktuellen Treibstoffpreisen be-



In Zeiten steigender Treibstoffkosten ist auch auf See Energie-Management gefragt. (Foto: Rickmers)

trägt die erwartete Amortisationsdauer für das System weniger als ein Jahr“, fügt Mikko Lepistö hinzu, verantwortlich für Advisory Systems innerhalb des ABB-Bereichs Vessel Information and Control (VICO), einer Erweiterung des Unternehmensbereichs Marine and Cranes. Die Schiffe befinden sich im Einsatz der Rickmers Linie. „Aufgrund von Industrieerfahrungen und Tests an Bord sind wir uns sicher, dass das System unseren Kunden dabei helfen kann, signifikant Treibstoff einzusparen und damit Emissionen zu reduzieren.“

Die Schiffsflotte. Die Rickmers Gruppe betreibt als Reeder und Schiffs-Manager eine Flotte von mehr als 120 Containerschiffen, Mehrzweckfrachtern, Autotransportern und Massengutschiffen. Dabei sind mehr als 3000 Mitarbeiter an Land und auf See für die internationalen Aktivitäten im Einsatz. Das Dienstleistungsportfolio deckt die Geschäftsfelder Maritime Assets, Maritime Services und Logistic Services ab. Neben dem Hauptsitz in Hamburg ist die Gruppe mit mehr als 20 eigenen Büros und einem Netzwerk mit über 50 Agenturen weltweit vertreten.

 **Trauthoff** Infrarot- & Sicherheitstechnik
GMBH 8°O 53°N



IHR SPEZIALIST FÜR
INFRAROT- / WÄRMEBILDKAMERAS

FLIR Navigator

- ✓ · rund 1.000 m Sichtweite
- bereits **ab 4.072 € *** erhältlich

FLIR M-Serie

- ✓ · rund 2.000 m Sichtweite
- bereits **ab 7.399 € *** erhältlich

Sicherheit muss nicht teuer sein! Fragen Sie uns, wir haben sicher das passende Angebot für Sie.

Trauthoff Infrarot- & Sicherheitstechnik GmbH · Eichenkamp 16 · 27628 Wulsbüttel
Tel.: (0 47 46) 93 17 22 · Fax: (0 47 46) 93 17 21 · www.trauthoff.de · info@trauthoff.de

* Preise können je nach Modell variieren – fragen Sie uns.

SOFTWARE

Sehen in 3D

Mit SmartPlant FreeView hat Intergraph einen Viewer auf den Markt gebracht, mit dem sich von SmartPlant® 3D und SmartMarine® 3D Projekte öffnen lassen, die als VUE-Datei gespeichert sind. Der Benutzer kann sich dann durch die Anlage, das Schiff oder das Offshoremodell bewegen und Objekte aus der Ansicht auswählen, um die entsprechenden Anlageneigenschaften mit dem MDB2-Paket darzustellen.

„Ein Ingenieurbüro kann nun beispielsweise einem potenziellen Subunternehmer ein 3D-Modell zusenden, das dieser mithilfe von SmartPlant FreeView prüft. So hat der Zulieferer die Möglichkeit, ein Angebot auf Grundlage des tatsächlichen Modells anstatt verschiedener Zeichnungen zu erstellen – ohne eine Anzeigesoftware kaufen zu müssen“, so Gerhard Sallinger, Präsident von Intergraph Process, Power & Marine Sallinger.



Mit Wärmebildern können z. B. sich nähernde Boote erkannt werden. (Foto: Trauthoff)

So kommt Licht ins Dunkel

●●● Wärmebildkameras in Transport und Logistik

Restlichtverstärker, Infrarotkamera, Wärmebildkamera – Begriffe, die nach den Erfahrungen von Gottlieb Trauthoff mancher durcheinander bringt. Der Spezialist für Infrarot- und Wärmebildkameras möchte daher ein wenig Licht ins Dunkel um die Technologien bringen, die heute auch in Transport und Logistik für mehr Sicht sorgen.

Der Unterschied. Also zurück zu den drei Begriffen und was dahinter steckt. Der Restlichtverstärker, erklärt Trauthoff, verstärkt vorhandenes Licht. In-

frarot- beziehungsweise Wärmebildkameras wandeln dagegen infrarote, also für das Auge nicht sichtbare Wärmestrahlen in ein sichtbares Bild um. Eigentlich sind dabei Infrarot- und Wärmebildkamera dasselbe, aber manche Menschen bringen diese Unterscheidung in Verbindung mit infraroten Scheinwerfern ins Spiel. Demnach erzeugt eine Infrarotkamera Bilder mithilfe von durch Scheinwerfer abgestrahltem Infrarotlicht. Die zweite Variante sind jene Kameras, die aus Wärm-

PREMIERE BEI PFAFF-SILBERBLAU

Seegängiger Hebehelfer

Columbus McKinnon Engineered Products GmbH wagt sich mit einem neuen Produkt auf die offene See hinaus: Ein elektromechanischer Kran der Marke Pfaff-silberblau mit einer Auslegerlänge von bis zu 12 m hebt im Nearshore- und Offshorebereich Lasten von bis zu 5 t. Mit flexiblen Hub-, Wipp- und Senkge-

Der elektromechanische Kran ist speziell für die Verhältnisse auf See konstruiert. (Foto: Columbus McKinnon)

schwindigkeiten soll eine sichere Be- und Entladung von Schiffen auch bei starkem Seegang möglich sein. Der Kran kann als Arbeitskran für den Transport von Wartungsmaterial und Servicepersonal, aber auch in Hafenanlagen und auf Schiffen installiert werden. Der Kran ist in verschiedenen Ausführungen vom Handkran bis zum vollständig elektrisch betriebenen Kran mit Funkfernsteuerung zu haben. Geliefert wird der Kran als Komplettleistung inklusive Konstruktion, Herstellung, Montage, Abnahme und Inbetriebnahme sowie Schulungen und Service- und Wartungsarbeiten auch offshore. Der neue Offshore-Kran wird nach Unternehmensangaben von Instituten wie Germanischer Lloyd, Tüv, Det Norske Veritas oder Lloyd's Register Group abgenommen.

mestrahlung Bilder machen. Der Einfachheit halber nennt Trauthoff sie hier Wärmebildkameras.

Damals und heute. Bereits 1840 gab es das erste Wärmebild. Im Jahr 1956 begann die amerikanische Firma Flir mit der Entwicklung von Wärmebildkameras für den zivilen Markt. Mit der Zeit wurden die großen, klobigen Geräte kleiner. Ebenso hat sich ein riesiges Anwendungsspektrum entwickelt. Von der ursprünglichen Objektüberwachung reicht diese heute bis Navigationsunterstützung und der Suche nach Piraten.

Definition Wärme. Irritieren kann auch der Begriff Wärme. Denn im Zusammenhang mit Wärmebildkameras sprechen die Experten bei allen Temperaturen über dem absoluten Nullpunkt von Wärme. Also strahlen auch Eisberge Wärme ab und sind sehr gut im Bild der Wärmebildkamera zu sehen. Darüber hinaus weist Kameraspezialist Trauthoff darauf hin, dass zwischen radiometrischen und nicht radiometrischen Wärmebildkameras unterschieden werden muss. Nur bei radiometrischen Kameras kann für jeden Pixel des Bildes eine genaue Temperaturbestimmung erfolgen.

Untersuchen per Kamera. In Einsatzbereichen, wo Temperaturen maßgeblich sind, sind also diese „messenden“ Kameras gefragt. Beispiele sind hier Bauteile in Maschinenräumen. Diesen Kameratyp führt der Verantwortliche in der Regel mit sich und prüft periodisch relevante Stellen. Mit der Kamera kann er Mängel im Foto dokumentieren. Ihr Sinn liegt mehr im Untersuchen als Sehen.

Sehen in der Dunkelheit. Um auch in der Dunkelheit etwas zu sehen, wird ebenfalls der passende Kameratyp benötigt. Nur zwei Beispiele: Für die Überwachung von Hallen und Freigelände sind „Securitykameras“ gefragt. Ein Schiffskapitän setzt dagegen eine „maritime Kamera“ ein.

Verschiedene Varianten. Auch hier gibt es Unterschiede bei Ausstattung und Qualität. Während die einen Kameras den Nahbereich überwachen, können andere helfen, nachts über viele Kilometer hinweg den Überblick zu behalten. Darüber hinaus gibt es Modelle, deren Bilder nicht nur von der Person vor Ort, sondern auch über das Internet einsehbar sind. Die Firma Trauthoff bietet zu vielen der genannten Kameratypen Vorführungen an.

ANTRIEB

Alternative LNG

Bei der Suche nach alternativen Kraftstoffen zum Schweröl müssen dabei sowohl die Schiffsantriebe als auch die Bunkermöglichkeiten berücksichtigt werden, wie auch zwei DNV-Projekte zeigen. Das erste Beispiel betrifft ein 9000-TEU-Containerschiff mit einem Tiefgang von 14,50 m und 308 x 49 m groß. Die Besonderheit: 7000-m³-LNG-Kraftstofftanks an Bord.

Diese Daten gehören zu einem LNG-betriebenen Schiff, dessen Entwicklung Kawasaki Heavy Industries (KHI) abgeschlossen hat. Für das Schiff, das mit einer neuen Art LNG-Tank konzipiert ist, hat KHI die grundsätzliche Genehmigung von DNV erhalten. Beim zweiten Beispiel steht das Thema LNG-Bebunkerung im Fokus. Denn die DNV-Spezialisten hatten Ende Januar von der flämischen Regierung den Zuschlag für eine Machbarkeitsstudie mit Blick auf die Häfen Antwerpen, Zeebrügge und Gent erhalten.

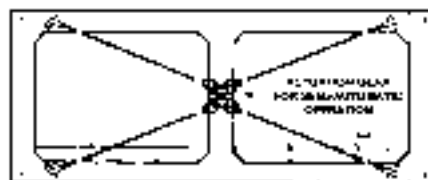


Bruno Dabelstein
Stahl- und Maschinenbau GmbH

Telefon (040) 7 32 33 48
Telefax (040) 7 32 95 12

e-mail: bruno.dabelstein@t-online.de
Internet:
www.bruno-dabelstein.de

Billbrookdeich 151
22113 Hamburg



TYPE	SIZE	SWL	WEIGHT
14 1000	300	15 1000	8 1000
14 1000	400	14 1000	14 1000

Service around the clock

- Anfertigung von Container-Spreadern und Zubehör,
 - Reparatur- und Instandhaltungsarbeiten für Schiffbau und Industrie,
 - Schweißkonstruktionen, Aufpanzern von Maschinenteilen,
 - Rohrleitungs- und Behälterbau,
 - Dreh-, Fräs- und Bohrwerksarbeiten,
- Sonderanfertigungen von Ersatzteilen,
 - Montagearbeiten



Die Montreal Express mit Platz für 4400 TEU trägt den Namen einer kanadischen Stadt.

Dem roten Ahornblatt entgegen

Fahrtgebiete. Kanada – einer der flächenstärksten Staaten der Welt. Die Reederei Hapag-Lloyd hat bereits vor 120 Jahren das Land zwischen Atlantik und Pazifik in ihren Schiffsfahrplan aufgenommen. Noch heute ist die Region eines der wichtigsten Fahrtgebiete für die Reederei.

Gemessen an den heutigen Maßstäben war das Schiff Cremon eher klein als beeindruckend. Doch als der Dampfer 1892 erstmals unter der Hapag-Flagge auslief, setzte er den ersten Schritt für eine anhaltende Schiff-

fahrtsgeschichte. Sein damaliges Routenziel: Montreal. Das Schiff mit 90 m Länge und 2132 Bruttoregistertonnen konnte auf der Überfahrt gerade einmal 18 Passagiere an Bord nehmen. Kein Vergleich zu den heutigen Transportmöglichkeiten.

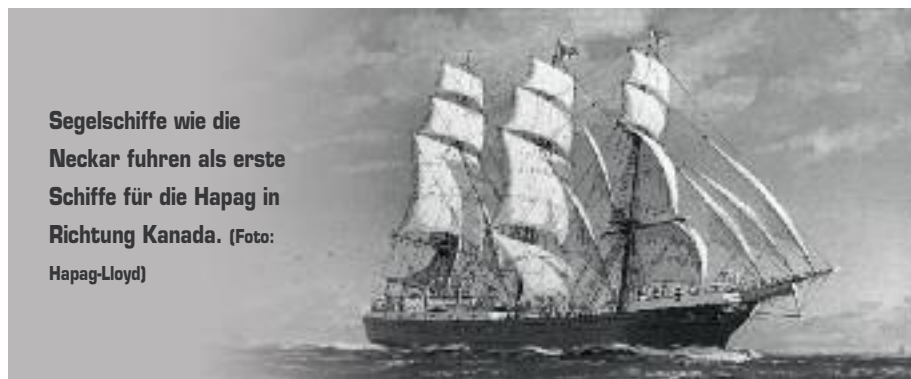
Der erste Containerliniendienst

Denn inzwischen können die zwischen Asien und Kanada eingesetzten Schiffe der Seattle-Express-Klasse 103.000 t tragen. Dabei sind es heute Containerschiffe, die auf den Kanadaliniendiensten für Güterbewegungen sorgen.

An Bord der 334 m langen Schiffe finden bis zu 8600 TEU Platz. Genau 80 Jahre nach der Cremon, im Jahr 1972, nahm Hapag-Lloyd den Hafen Halifax in seinen Vollcontainerdienst zwischen Europa und der US-Ostküste auf.

Teil der längsten Schiffsreise

Doch auch schon vor dem Siegeszug des Containers findet sich Kanada mit weiteren Meilensteinen in der Hapag-Lloyd-



Segelschiffe wie die Neckar fuhren als erste Schiffe für die Hapag in Richtung Kanada. (Foto: Hapag-Lloyd)

Schiffahrtsgeschichte. Denn gut ein Jahrzehnt vor der Eröffnung des Panama-Kanals bezog die damalige Reederei Hapag das Land in seine längsten Rundreisen, die je von ihren Schiffen gefahren wurden, ein. Von Hamburg aus ging es um Kap Horn und dann zur amerikanischen Westküste hoch bis zum kanadischen Pudget Sound. Die Hin- und Rückreise dieser Route auf der insgesamt 80 Häfen lagen, dauerte bis zu 15 Wochen.

Selbst ein Stück Kanada

Doch zurück in das 21. Jahrhundert. Im Oktober 2005 übernahm Hapag-Lloyd mit CP Ships auch ein Stück kanadischer Geschichte. Die bestehenden Services der kanadischen Traditionsreederei wurden uneingeschränkt weitergeführt. Nach etwas mehr als einem Jahr Übergangsphase konnte Hapag-Lloyd die erfolgreiche Integration des Unternehmens vermelden. Es entstand damals ein Global Player mit 136 Schiffen, der sich unter den Top Fünf der weltweiten Containerlinien befand. Hapag-Lloyd stieg dabei nach Angaben des Unternehmens auch zum größten Containercarrier Kanadas auf.

Bedeutender Partner

Heute zählt sich die Reederei als jeweils größter Partner für Halifax und Vancouver, für Montreal als zweitgrößter. So

Gut zu wissen ...

Top Fünf Handelsgüter Deutschland-Kanada 2011 nach Gewicht.

(Datenquelle: Statistisches Bundesamt Destatis)

Ausfuhr	Menge in t
Kraftfahrzeuge	163.096,9
Düngemittel	140.072,2
Eisen und Stahl	134.745,3
Maschinen, Apparate, mechanische Geräte	70.433,6
Anorganische chemische Erzeugnisse	67.159,9

Einfuhr	Menge in t
Erze, Schlacken, Aschen	6.670.186,8
Mineralische Brennstoffe	2.151.756,3
Ölsamen, Heilpflanzen usw.	299.030,6
Getreide	148.991,8
Halbstoffe aus Holz usw., Papierabfall	115.887,2

können via Kanada auch viele Märkte in den USA zuverlässig und schnell an Europa und Asien angebunden werden.

Das heutige Angebot

Was vor 120 Jahren begann, ist inzwischen ein umfassendes Netzwerk von elf Hapag-Lloyd-Diensten von Kanada nach Europa, Asien, Afrika und Ozeanien geworden. Die Verbundenheit zu Kanada

zeigt sich dabei vielleicht auch darin, dass sich eines von zwei Terminals, an denen die Reederei beteiligt ist, hier befindet, das Montreal Gateway Terminal – das zweite ist im Heimathafen Hamburg. Diese und weitere Informationen zur speziellen Geschichte der Kanadaverkehre der Hapag-Lloyd finden sich übrigens in einer eigenen Publikation, die bei der Reederei erhältlich ist.

vehicles-world-online.de

**WISSEN,
WAS BEWEGT!**

Vehicles-World-Online GmbH

Wilhelm-Giese-Straße 26 | 27616 Beverstedt

Tel.: +49 (0) 47 47/87 41-0 | Fax: +49 (0) 47 47/87 41-222

909-TEU-SCHIFFE FÜR SAMSKIP

Doppel übernommen

Vor sieben Jahren sind die Neubauten Annarfell und Helgafell in See gestochen. Samskip charterte die beiden Schwesterschiffe und setzte sie auf der Route zwischen Island und Europa ein. Nun nutzte die Reederei die Gelegenheit die bereits bewährten Schiffe zu kaufen. Die J.J. Sietas Werft baute die beiden Containerschiffe mit jeweils 909 TEU und 11.143 dwt Kapazität. Sie sind 138 m lang, 21 m breit und können bis zu 18,4 kn Geschwindigkeit erreichen. Auf ihrer Route starten sie von Reykjavik zu den Westman Islands nach Immingham. Danach geht die Reise nach Rotterdam, Cuxhaven, Varberg, Aarhus und den Faröer Inseln bevor sie zurück nach Reykjavik führt. Im vergangenen Jahr hatte Samskip bereits in zwei neue 800-TEU-Schiffe investiert, die zwischen den Niederlanden, dem Vereinigten Königreich und Irland eingesetzt sind.



(Foto: Samskip)



Feierliche Taufzeremonie in Südkorea. (Foto: Hamburg Süd)

„Kühle“ Schiffsserie komplett

●●● Hamburg Süd tauft Santa Ines in Korea

Als zehnter und letzter Neubau der Santa-Serie hat die Santa Ines Ende Juni die Werft von Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering verlassen. Das 7100-TEU-Schiff ist nach einer Stadt in der brasilianischen Provinz Bahia benannt. Dr. Marie Schnell, Tochter von Dr. Arend Oetker taufte den Neubau in Geoje-City, Korea, bei DSME.

Details. Das Schiff ist 299,90 m lang, 42,80 m breit und hat einen Tiefgang von maximal 13,50 m. Mit einer Tragfähigkeit von 93.430 tdw und einer Geschwindigkeit von bis zu 22,2 kn fährt sie im Hamburg-Süd-Dienst zwischen Asien und Südafrika/Südamerika Ostküste. Ihre Schwestern Santa

Ursula und Santa Barbara wurden bereits vor ihr abgeliefert, aber erst im Juli bzw. August in ihrem jeweiligen Fahrtgebiet getauft.

Langjährige Partnerschaft. Mit der Santa Ines schließt sich der Kreis von mehr als 30 Schiffen der Monte-, Rio-, Santa-, Bahia- und Cap-Klasse, die die Hamburg Süd in den zurückliegenden zehn Jahren bei DSME hat bauen lassen. Das erste Schiff, die Monte Cervantes, wurde im Juli 2004 abgeliefert. Hamburg Süd hat im Jahr 2011 rund 3,1 Mio. TEU transportiert. Die operierte Flotte umfasste zum 31. Dezember 2011 insgesamt 160 Schiffe, davon 43 gruppeneigene.

RMS fährt unter neuem Namen

●●● Reeder und Befrachter mit deutlicher Gruppenzugehörigkeit

RMS, die Firmenabkürzung bleibt. Dahinter steckt seit Ende Juni aber ein neuer Name. Aus der Rhein-, Maas-, und See-Schiffahrtskontor GmbH ist die Rhenus Maritime Services GmbH geworden. Bereits vor fünf Jahren hatte Logistik-Dienstleister Rhenus den europaweit tätigen Reeder und Befrachter übernommen.

Das Leistungsprogramm. Seitdem ergänzt RMS das Produktangebot der Rhenus Port Logistics im Bereich Short-Sea-Verkehr mit dem Schwerpunkt See-Fluss-Schiffahrt. Die Rhenus Maritime Services GmbH hat ihren Firmensitz in Duisburg und organisiert von dort und anderen Standorten wie Hamburg, Bremen oder Kopenhagen ein weltweites Chartering von Schiffen

beziehungsweise offeriert europaweit Haus-zu-Haus-Verkehre. RMS hat derzeit 18 eigene fluss- und seegängige Schiffe und bis zu 60 weitere Küstenmotorschiffe in der exklusiven Befrachtung durch das Unternehmen.

Weitere Angebote. Zu den wichtigsten Fahrtgebieten zählen England, die Iberische Halbinsel, Russland, die baltischen Staaten sowie der Mittel- und Schwarzmeerraum. RMS transportiert dabei u. a. Stahl, Papier, Holz, Röhren, Projektladungen und Container, aber auch Massen- und Gefahrgut sowie Abfälle. Zusätzlich ist die RMS an ihren Standorten ebenfalls als Schiffsmakler in den Bereichen Befrachtung, Trampfahrt, An- und Verkauf sowie als Schiffsagent am Markt tätig.



RMS ist mit eigenen Schiffen und als Befrachter europaweit im Short-Sea-Verkehr tätig. (Foto: RMS)

VERANSTALTUNGSTIPP

Branchentreff im Herbst

Das ISL setzt auch in diesem Herbst seine Konferenzreihe fort. Am 25. und 26. September 2012 analysieren Referenten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik die aktuelle Situation auf den Schiffsmärkten und diskutieren Perspektiven, Trends und Strategien. Trotz einer gewissen Erholung sind die Auswirkungen der Krise auf die maritime Wirtschaft zu spüren. In vielen Bereichen gab es Strukturveränderungen. Die Schiffahrt befindet sich im zweiten Wellental, der Schiffbau musste sich in weiten Teilen komplett andere Aufgabenfelder suchen, die Häfen bemühen sich um eine Rückgewinnung von Marktanteilen und immer mehr Akteure ziehen sich aus der Schiffsfinanzierung zurück, beschreibt das ISL die Lage. Zwar gibt es hier und da auch Anzeichen, dass die maritime Wirtschaft wieder Fahrt aufnimmt, aber insgesamt gelte es noch, eine Reihe von Herausforderungen sowie strategischer Anpassungen zu meistern. Mit dem Thema Schiffahrt, Häfen, Hinterland – Strategien und Märkte im Herbst 2012 greift die ISL Maritime Conference in Bremen mit vier Sessions diese Situation auf. Detaillierte Informationen sind auf der ISL-Webseite zu finden.



CONTAINERHANDEL & -VERMIETUNG

Ludwig-Erhard-Straße 15 ■ 28197 Bremen
Telefon: +49 (0) 4 21-2 58 17 73 ■ Fax: +49 (0) 4 21-2 58 17 72
eMail : info@dml-container.de ■ Web: www.dml-container.de

Neue und gebrauchte
Seecontainer – alle Typen

Ihr Spezialist für
Containerhandel und Logistik



**Königin
Beatrix auf dem
Maasvlakte-II-Termi-
nal beim Schließen
des Damms.**

Niederländische **CONTAINER- REVOLUTION**

Seehäfen. Mit dem Maasvlakte-II-Terminal wächst nicht nur der Hafen Rotterdam um 20 Prozent. Nein, auch die Landkarte der Niederlande verändert das 2000 ha große Neuland nachhaltig. Aber nicht geografisch, sondern mit der Terminalausstattung will APM Terminals Maasvlakte II weltweit neue Branchenmaßstäbe setzen.

Seit wenigen Wochen haben die Niederlande eine neue Küstenlinie. Bei Stauwasser schlossen die Baufirmen Boskalis und Van Oord mit ihrem schweren Baggerät die Lücke des neuen 11 km langen Uferdamms. Nach dreieinhalb Jahren Arbeit erreicht die Hafenerweiterung in Rotterdam damit einen weiteren bedeutenden Meilenstein. Auch sonst lässt sich bereits heute die zukünftige Gestalt des neuen Containerumschlagplatzes erahnen, dessen erster Bauabschnitt im November 2014 den Betrieb starten will. Denn APM Terminals hat das Equipment für den Umschlag der Stahlboxen bei verschiedenen Herstellern bestellt. Mit dabei gleich mehrere Innovationen, die laut dem Terminalbetreiber in dieser Form weltweit bisher noch nicht im Einsatz sind.

Die Zukunft beginnt heute

„Die Ära des kommerziellen Transports containerisierter Ladung begann hier im Hafen von Rotterdam im Mai 1966, vor 46 Jahren“, erklärte APM-Terminals-CEO Kim Fejfer kürzlich. Er fährt fort: „Und so ist es nur passend, dass die neueste Ära für Containerhandling und Technologien ebenfalls hier starten wird und hier der weltweit fortschrittlichste und ökologisch nachhaltigste Containerterminalbetrieb sein wird.“ Mit einem hohen Automationsgrad, den ersten ferngesteuerten Containerkaikranen, batteriebetriebenen Lift AGV und weiterem innovativen Equipment soll das neue Terminal an der



**Der Baustand
wenige Wochen
vor dem Damm-
schluss.**



Cargotec stattet das Terminal mit halbautomatischen Containerbrücken aus.



**Statt diesel-elektrisch
sollen die Lift AGV von Gott-
wald nun vollelektrisch
betrieben werden.**

Nordsee neue Maßstäbe für den Containerumschlag setzen. Nicht nur mit Blick auf die Leistung, sondern auch als Terminalbetrieb ohne CO₂- und NO_x-Emissionen.

Potenziale für mehr Terminaleffizienz

Am Maasvlakte-II-Terminal sollen die größten Containerschiffe der Welt festmachen können. Hierzu hat sich APM Terminals das Ziel gesetzt, ein Terminal zu schaffen, das Tag ein, Tag aus kontinuierlich mit verbessertem Produktivitäts- und Serviceniveau und gleichzeitig sicher und umweltfreundlich arbeitet. Gegenüber konventionellen Terminallayouts sollen nach Schätzungen des Terminalbetreibers mit dem neuen Design Produktivitätssteigerungen zwischen 25 und 50 Prozent möglich sein.

Ferngesteuert am Kai

Das neue Terminal entsteht in der ersten Bauphase mit 60 ha Terminalfläche. Für die Abfertigung der Seeschiffe ist ein 1000 m langer Kai mit einer Wassertiefe von 20 m geplant, für den APM Terminals von Cargotec acht Kalmar-Super-STS-Krane bestellt hat. Der Monobox-Kaikrantyp ist semiautomatisch und deckt bis zu 25 Containerreihen ab. Die mit Bromma-Spreadern ausgestatteten Krane können zwei 40- oder zwei 20'-Container mit einem Hub handhaben. Sie sind mit zahlreichen Zusatzmerkmalen ausgestattet, einschließlich zweiter Krankatze und Funkfernsteuerung. Neben diesem Krantyp liefert Cargotec zudem auch zwei Kaikrane für die Abfertigung von Binnenschiffen. Denn für den Hinterlandtransport plant APM



Frank Tazelaar, APM Terminals Maasvlakte II. (Fotos: Aeroview, APM Terminals, Cargotec, Freek van Arkel, Gottwald, Nadine Vos)

Terminals, das europäische Binnenschiffahrtsnetzwerk intensiv zu nutzen. Für die Abfertigung der Barge erhält das neue Terminal zusätzliche 500 m Kai mit 9 m Wassertiefe. Die hierfür geordneten Kalmar-Krane haben eine Reichweite von 36 m. Die Auslieferung der Krane von Cargotec für das Rotterdamer Terminal ist zwischen Dezember 2013 und Dezember 2014 geplant.

Zwischen Kai und Yard

APM Terminals hat festgestellt, dass die Produktivität von Kaikranen oft behindert wird, wenn die Umschlagaktivitäten im Yard nicht Schritt halten können. Dies merkte Frank Tazelaar, Managing Director bei APM Terminals Maasvlakte II an. Auf dem neuen Rotterdamer Terminal soll dies nicht passieren. Dafür setzt APM Terminals auf Lift AGV aus dem Hause Gottwald Port Technology, die in dieser Form weltweit erstmals zum Einsatz kommen sollen. Hatte der Terminalbetreiber zum Frühjahr noch eine diesel-elektrisch betriebene Variante der fahrerlosen, selbstladenden Containertransporter angekündigt, ist inzwischen ein noch weitergehender Innovationsschritt geplant: rein batteriebetriebene Lift AGV. Für den ersten Terminalabschnitt hat APM Terminals demnach 37 batteriebetriebene Lift AGV, 87 Batteriepacks und zwei Roboterbatterieumschlagstationen geordert.

Fahrerloser Containertransport

Die 15 m langen und 3 m breiten Lift AGV verfügen über zwei Hubplattformen, die unabhängig voneinander Con-

HHLA

Intermodal

CTD

CTD

Ihr Spezialist für Containertrucking
von und zu den Umschlagbahnhöfen

- Großbeeren
- Kornwestheim
- München

CTD Container-Transport-Dienst GmbH,
Reiherdamm 44, 20457 Hamburg Telefon: 040-741164-0
Fax: 040-741164-49 ralph.frankenstein@ctd.de www.ctd.de

ConTraiLo

Container | Trailer | Logistik

K&H Verlags-GmbH | Wilhelm-Giese-Straße 26 | 27616 Beverstedt
www.contrailo.de | info@contrailo.de

CONTAINER WORLDWIDE



WWW.TOPTAINER.COM/MOVIE

NEU UND GEBRAUCHT ■ VERKAUF UND VERMIETUNG

TOPtainer

CONTAINERMANAGEMENT
& SALES GMBH, HAMBURG

Als eine der weltweit führenden Containerhandelsgesellschaften mit Sitz in Hamburg und Ft. Lauderdale sowie Niederlassungen in London, Shanghai, Long Beach und Ummendorf bieten wir unseren Kunden globalen Service sowie erstklassiges logistisches und technisches Know-how.

TEL 040-227 277-0 ■ FAX 040-227 277-77 ■ INFO@TOPTAINER.COM
WWW.TOPTAINER.COM



Im Juli konnten die Baufirmen den Uferdamm schließen.



Aus Österreich kommen die ARMG-Krane sowie die Krane für den Bahnumschlag.



Bis zum Frühjahr 2013 können Interessierte den Terminalbau auch von der Wasserseite aus mitverfolgen.

tainer aufnehmen bzw. abladen können. Die Akkus sollen für einen Achtstundenbetrieb ausgelegt sein, bis die Lift AGV zu einer von zwei Batteriewechselstationen fahren, wo die Batteriepacks automatisch ausgetauscht werden.

Weitere Transportdetails

Neben Vorteilen, wie weniger Abgas- und Lärmemissionen, kann die elektrische Fahrzeugflotte auch die Betriebskosten reduzieren. Denn es sind weniger Wartungen als bei der diesel-elektrischen Variante notwendig und die Energiepreise sind niedriger als beim stetig steigenden Dieselmotorkraftstoff. Die Lift AGV können so jeweils zwei Container mit einer Geschwindigkeit von 22 km/h transportieren. Mit einem Onboard-Navigationssystem folgen die Fahrzeuge dabei einem Transponderraster. Die Lift AGV heben die Container auf dem Yard in spezielle Lagergestellen. Insgesamt 128 dieser Gestelle sollen auf dem ersten Terminalabschnitt der Maasvlakte II stehen. Aus diesen holen ARMG die Container, um sie zum Bahnterminal, einem Lkw oder dem vorgesehenen Lagerplatz auf dem Yard zu transportieren.

Die Yardkranflotte

Liefern wird die automatisierten schienengebundenen Portalkrane (ARMG) die Firma Künz. Insgesamt 26 ARMG hat APM Terminals bei dem Kranbauer in Auftrag gegeben. Die Krane arbeiten mit einem vollautomatischen System. Für die Be- und Entladung der Containerchassis fahren die Trucker ihre Lkw auf festgelegte Stellflächen, steigen selbst aus und warten während des Ladevorgangs in sicherer Entfernung. Eine Besonderheit soll der sogenannte „Housekeeping“-Betrieb sein. In Ruhephasen auf dem Terminal sorgt dieser dafür, dass die Container-

stacks optimiert „umgestapelt“ werden. Also z. B. nachts die Container für die ersten Lkw-Termine bereitgestellt werden oder die Container für das nächste, erwartete Schiff so gestapelt werden, dass sie schneller zugänglich sind.

Direkter Schienenzugang

Auch der An- bzw. Abtransport von Containern über die Schiene soll am Maasvlakte-II-Terminal eine bedeutende Rolle einnehmen. Daher ist auf dem Gelände ein On-dock-Bahnterminal vorgesehen, das den Betrieb in der ersten Phase zunächst mit vier Gleisen aufnehmen wird.

Für den Umschlag der Container auf dem neuen Terminal hat sich APM Terminals hier ebenfalls für Krane aus dem Hause Künz entschieden. Die beiden Krane, die bereits für den späteren Ausbau des Terminals auf acht Gleise ausgelegt sind, bedienen Kranführer von der Kabine aus. Aber auch hier soll bereits ein großer Teil der Aktivitäten im Automatikmodus erfolgen. Der Automatisierungsgrad kann später weiter erhöht werden. Sowohl für die ARMG als auch die Bahnterminalkrane hat Kranhersteller Künz den Spezialisten ABB als Zulieferer für Elektrik- und Automatisierungssysteme ausgewählt.

Weitere Verträge bekannt gegeben

Neben den Equipmentbestellungen hat APM Terminals auch bekanntgegeben, dass Verträge für den Bau des Hauptgebäudes und der Werkstatt geschlossen wurden. Den Auftrag hat demnach die niederländische Firma Boele & Van Eesteren erhalten. Ziel ist dabei, die Breeam-Zertifizierung zu erhalten. Ebenfalls wichtige Schlüsselkomponenten für den effizienten Terminalbetrieb sind passende Softwarelösungen. Hier sollen die Unternehmen Navis und TBA Netherlands Terminalbetriebs- (TOS) und Equipment-Controll-Systeme (ECS) entwickeln. So zeigt sich: Auch, wenn bis zum November 2014 noch einige Monate bevorstehen, nimmt das Maasvlakte-II-Terminal schon jetzt mehr und mehr Gestalt an.

Der Zeitplan steht: im März 2013 sollen die ersten Fahrzeuge, im Dezember 2013 die ersten Krane auf dem Terminalgelände in den Test gehen. Und auch nach der Eröffnung des ersten Abschnitts ist das Ende der Fahnenstange noch nicht erreicht. Denn das Maasvlakte-II-Terminal birgt Erweiterungsmöglichkeiten: in der Phase B für weitere 500 m Tiefwasserkaje und in den Phasen C und D zusätzliche 1300 m Kailänge im Tiefwasserbereich. Die Gesamtfläche könnte auf bis zu 167 ha anwachsen.

Das Kapital von Künz ist die Erfahrung aus vielen realisierten Projekten.



Containerkrane Intermodal Wasser – Schiene – Straße



Hans Künz GmbH

6971 Hard - Austria - T +43 5574 6883 0
sales@kuenz.com - service@kuenz.com

www.kuenz.com



Die ersten 25 Berufskraftfahrer, die in Emden ihre Abschlussprüfung abgelegt haben. (Foto: Weets)

Ostfriesische Ausbildungs Offensive

Qualifizierung. Eine Antwort zum Thema Fahrerangel: ausbilden. Doch was, wenn die nächste Berufsschule weit vom Standort entfernt ist? In Ostfriesland haben Speditions- und Transportunternehmen dennoch einen Weg gefunden, einen neuen Ausbildungsgrundstein zu legen.

Doch zunächst zum Anfang der Geschichte. Das Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz und der Rückgang der Bundeswehr-Führerscheinabsolventen – zwei Themen, die einige Speditions- und Transportunternehmen in Ostfriesland bereits im Herbst 2008 nachdenklich stimmten.

Vor vier Jahren

Trotz Wirtschaftskrise waren sie sich sicher: gerade jetzt war der richtige Zeitpunkt auszubilden. Allerdings befindet sich die nächste Berufsschule in Oldenburg. Beim Emdener Kaufmannsmahl traf es sich daher gut, dass der Spediteur Jakob Weets und der Leiter der Emdener Berufsbildenden Schulen I, Hero Boomgarden Tischnachbarn waren.

Eine eigene Klasse

Ergebnis dieses Tischgesprächs war ein lockeres Treffen der Unternehmen Nanno Janssen, Akkermann Transporte und Spedition Weets, des Gesamtverband Ver-

kehrsgewerbe Niedersachsen (GVN) und der IHK im Büro von Boomgarden.

Die Chance: sollten sich hier mindestens 14 Auszubildende verbindlich anmelden, würde die BBS eine Klasse für Berufskraftfahrer einrichten. Einige Wochen später waren sogar 27 Ausbildungsstellen gefunden und auch besetzt. Die Beschulung erfolgte schließlich ab dem Jahr 2009 durch die BBS I in Kooperation mit der BBS II, welche den technischen Teil der Ausbildung übernahm.

Doppelter Erfolg

Im Gesamtergebnis hatten 25 von 27 Azubis die Prüfung bestanden. Dass der Berufsschulbesuch auch ermöglicht weiterführende Schulabschlüsse nachzuholen, konnten gleich mehrere Absolventen nutzen. Fünf Prüflingen bescheinigt das Zeugnis den Erweiterten Sekundarabschluss I und sieben Prüflingen den Sekundarabschluss I (Realschulabschluss). Die Berufskraftfahrer können laut Weets optimistisch in die Zukunft blicken.

Starke Lernregion

Den Nordwesten Niedersachsens könnte man, wie die Spedition erklärt, schon fast als „Vorzeigestandort“, was die Berufskraftfahrerausbildung betrifft, bezeichnen. Denn gemeinsam mit Oldenburg werden zurzeit etwa 280 junge Menschen zum Berufskraftfahrer/-in ausgebildet.

Mit dieser Zahl liege die Region deutlich über dem Durchschnitt. In Emden machten die 27 Schüler den Anfang, im Jahr 2010 wurde die gleiche Zahl erreicht und ab 2011 startete mit 45 Schülern sogar die zweizügige Ausbildung.

Steigende Zahlen

Für dieses Jahr haben sich die Beteiligten noch mehr vorgenommen. Sie wollen 60 Auszubildende für den Beruf begeistern. Dies ist jedoch nur möglich, wenn auch weiterhin viele Betriebe ausbilden.

Und die Ausbildungsbetriebe ruhen sich nicht auf ihren Lorbeeren aus, die ersten Überlegungen zu einem Ausbildungsverbund werden bereits angestellt.



OSTEUROPA

Ein Anstoß für die Zukunft

Transportinfrastruktur. Die Güterströme in den Ostseeanrainerländern Polen, Litauen und Lettland sowie ihrer Nachbarn Weißrussland, Südwestrussland und der Ukraine sind in den vergangenen Jahren stark gestiegen und haben gleichzeitig zu Kapazitätsproblemen geführt.

Während sich die Ballungszentren durch leistungsstarke Transportwege auszeichnen, sind ländliche Regionen insbesondere in Weißrussland, der Ukraine, Russland und Kasachstan nur schwach an die Haupttransportkorridore angebunden. Das transnationale Logistik-Projekt ACL (Amber Coast Logistics) will diesem Gegensatz entgegenwirken. Hauptziel von ACL ist es, die Transportströme sowie die Erreichbarkeit ländlicher Regionen im südlichen und östlichen Ostseeraum sowohl auf dem See- als auch auf dem Landweg zu verbessern. Hierzu haben sich 20 Projektpartner aus Deutschland, Dänemark, Polen, Litauen, Lettland und Weißrussland an der europäischen Kooperation beteiligt. Hafen Hamburg Marketing ist federführender Partner und Initiator des Projekts.

Ungleiche Infrastrukturen

Die Transportinfrastruktur der EU sowie den Schwellenländern ist ungleich entwickelt, was nach Ansicht der Projektpartner an Transport- und Verkehrsstrategien, die oftmals nur länderorientiert sind, liegt. Transnationale Maßnahmen wurden vernachlässigt, sodass Transportkonzepte oftmals an den Ländergrenzen enden. „Nachholbedarf sehen wir deshalb in erster Linie nicht beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Vielmehr ist es wichtig, die nötigen organisatorischen Voraussetzungen zu schaffen, um eine länderübergreifende Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Akteuren zu ermöglichen“, begründet Sebastian Doderer, Leiter Projektentwicklung bei Hafen Hamburg Marketing, den Handlungsbedarf.



Der Hafen von Klaipėda in Litauen.

(Fotos: Port of Hamburg Marketing e. V.)



Der lettische Hafen in Ventspils.

Potenziale berechnen

Um dieses Ziel langfristig zu erreichen, erforschen die Projektpartner von ACL zunächst den Status quo des Transport- und Logistik-Sektors in der Ostseeregion. Die Wirtschaftswachstumspotenziale der ACL-Region bis 2020/2025 werden berechnet, Verkehrsströme analysiert und die Erreichbarkeit ländlicher Regionen wird untersucht. Eine erste Studie wurde dazu von den Projektpartnern FDT – Association of Danish Transport Centres und die Investor Center Ostbrandenburg durchgeführt.

Einfluss internationaler Organisationen

Bei der Untersuchung ging es um den Einfluss internationaler Organisationen auf den Ausbau der Erreichbarkeit von Transportwegen. Dazu wurden international tätige Organisationen wie die IMO (International Maritime Organization), die Europlatforms (European Association of Freight Villages and Logistics Centres) und die BAIF (Belarussian Association of International Forwarders) befragt. Erste Ergebnisse zeigen, dass internationale Organisationen auch auf regionaler Ebene eine Schlüsselrolle bei der territorialen Kohäsion von Ländern spielen.

Theorie umsetzen

Ihre Maßnahmen in Bereichen Sicherheit, Datenschutz, Informations- und Kommunikationstechnologie sowie Umweltstandards haben großen Einfluss auf die Verbesserung der Erreichbarkeit von Regionen. Auf Analysenbasis entsteht ein Maßnahmenplan, der Hindernisse aufzeigt und Empfehlungen für ein multimodales, transnationales Transportkonzept gibt. Schließlich soll die Theorie in Praxis umgesetzt werden. Dazu wird an konkreten Fallbeispielen und der Entwicklung von Lösungsansätzen gearbeitet. Das ACL-Projekt ist mit 2,8 Mio. Euro von der EU im Rahmen des Interreg-IV-B-Ostseeprogramms gefördert und endet im März 2014. „Wir wollen mit unserer Arbeit einen Anstoß geben, der über die Projektlaufzeit hinaus geht“, hofft Doderer und ergänzt, „Es sollen Partnerschaften entstehen, die nach Ablauf des Projekts weiter bestehen.“

26725 Emden · Eichstraße 2 · Telefon: 0 49 21-95 85-0 · Telefax: 0 49 21-95 85-15
E-Mail: info@spedition-weets.de · Internet: www.weets.eu



**Automotive-Logistics
Warehousing
Outsourcing
Spedition**



Containerbahnverkehre von und zu den Seehäfen mit folgenden Relationen:

- Braunschweig
- Halle / Saale
- Kassel
- Ingolstadt

WBT
Weets Bahn Transport GmbH



26725 Emden · Eichstraße 2
Telefon: 0 49 21-95 85-0 · Telefax: 0 49 21-95 85-69
E-Mail: info@weets-bahn.de

INNOVATIONEN IN LADUNGSSICHERUNGSTECHNIK



Neues Schulungsprogramm:
Ladungssicherungstechnik im Übersee-Container für Anspruchsvolle



Nächste Termine:
16.08.2012 und 20.09.2012
Nähere Informationen und weitere Termine erhalten Sie auf www.rainer-gmbh.de oder telefonisch

Sichern Sie sich Ihre Teilnahme an dieser Tagesveranstaltung!

Ansprechpartner:
Holger Dähling
Tel.: 02203 922 97 0
h.daehling@lasitec.de

Rainer GmbH
Ladungssicherungstechnik
Graf-Zeppelin-Str. 22b
51147 Köln



www.vehicles-world-online.de | www.indatamo.com
www.nfm-verlag.de | www.kran-und-hebetechnik.de
www.contrailo.de | www.in-fbll.de

Die osteuropäische Region

Interview. Der osteuropäische Raum ist ein wachsender Wirtschaftsmarkt mit Entwicklungsmöglichkeiten auch für deutsche Logistik- und Dienstleistungsunternehmen. Anna Kolmykova, erläutert ConTraiLo, welche Herausforderungen und Potenziale die Logistik-Dienstleister in Osteuropa erwarten.



Welche Besonderheiten und Herausforderungen gibt es im osteuropäischen Markt?

Kolmykova: Osteuropa ist kein homogener Markt. Dynamische Wirtschaftsregionen wie Russland bieten für die Logistik enormes Entwicklungspotenzial, das durch staatliches und privates Kapital kräftig unterstützt wird. Aber auch bei den Transitländern wie der Ukraine und Weißrussland sind die Möglichkeiten noch nicht ausgeschöpft.

Die Herausforderungen liegen stets im Bereich Zoll, örtlicher Bürokratie und der Sprachverständigung. Die marode Infrastruktur und tiefsitzende Korruption fordern noch immer das internationale Logistik-Geschäft heraus.

Wo sind die Unterschiede im Vergleich zu Logistik-Zentren in Westeuropa?

Kolmykova: Neben der unregelmäßigen infrastrukturellen Entwicklung der einzelnen Regionen existieren keine struktu-

rierten Programme zur Entwicklung der Güterverkehrszentren sowie keine staatlichen Subventionen, z. B. im Kombi-Verkehr. Wobei die Nutzung der Vorteile des intermodalen Verkehrs gerade in den flächenreichen osteuropäischen Ländern ein großer Wettbewerbsvorteil ist. Der Zoll bleibt dennoch eine der Haupteinahmequellen in diesen Ländern.

Welche Veränderungen sehen Sie in Osteuropa mit Blick auf die Logistik-Branche?

Kolmykova: Die Verabschiedung der PPP-Gesetze sowie WTO-Beitritt Russlands oder Aufbau der Zollunion Russland-Weißrussland-Kasachstan eröffnen die Möglichkeiten für positive Veränderungen. Es wird immer öfter verstanden, dass nicht nur mit den Standortvorteilen Geschäfte gemacht werden können, sondern auch mit dem guten Service. Westliche Logistik-Dienstleister sorgen für das Wachstum in der Kontrakt-Logistik. Mich sprechen eine steigende Zahl interessier-

ter westeuropäischer Logistiker wegen der Geschäftsentwicklung in den wirtschaftlich attraktiven Ländern wie der Ukraine und Russland an, was für eine positive Entwicklung der Rahmenbedingungen, aber auch für die vorhandenen Potenziale spricht.

Welche Trends stellen Sie fest?

Kolmykova: Das dynamische Wachstum der Frachtvolumen im Ostsee- und Schwarzmeerraum führt langfristig zur Verlagerung der Warenströme insbesondere im China-Verkehr. In der Erschließung neuer effizienterer Verkehrswege von Asien nach Europa über entsprechende osteuropäische Regionen liegt das größte Potenzial. Die Standortwahl für die logistischen Zentren orientiert sich an der grenzüberschreitenden Zollabwicklung und Ballungsräumen sowie an schnell wachsenden Automobilproduktionszentren wie in Russland.

Welche Entwicklungstrends sehen Sie insbesondere für die Logistik-Branche im Osteuropahandel mit Blick auf Container- und Trailerverkehre?

Kolmykova: Die Belebung der alten Güterverkehrsrouten, wie dem Handelsweg „von den Wikingern zu den Griechen“ (Ostsee-Schwarzes Meer) oder der „Seidenstraße“, des Binnenwasserverkehrs oder der fast 10.000 km langen Transsibirischen Eisenbahnmagistrale ist der neue und alte Entwicklungstrend im makrologistischen Sinne.



Anna Kolmykova.

Die verstärkte Konkurrenz im Ostsee- sowie im Schwarzmerraum zwingt zum Ausbau der Hafen- und Hinterlandkapazitäten für das Containergeschäft. Aufgrund der neuen Marktwirtschaften in Osteuropa verdoppelt sich die Zahl der beförderten Lkw und Trailer.

Wo sehen Sie Ausbaubedarf im osteuropäischen Raum und/oder Potenziale für weitere Projekte?

Kolmykova: Ausbaubedürftig ist vor allem die Zuverlässigkeit und Kontinuität sowie eine effiziente Kommunikation bei der Geschäftsabwicklung. Hier ist ein interkultureller Fachvermittler und Unterstützer gefragt. Wir sind diesem Bedarf nachgegangen und haben einen ostwest-

europäischen Integrator gegründet, der weitere Projekte vorantreibt.

Sind derzeit weitere Projekte geplant?

Kolmykova: Nach dem erfolgreichen Dryport-Projekt in Odessa, Ukraine, arbeiten wir zurzeit an der Planung und Entwicklung des Logistik-Komplexes in Ust-Luga in Russland. Die beiden Logistik-Hubs sind an den maritimen Gates der jeweiligen Länder entstanden und berücksichtigen die Entwicklung kompletter Logistik-Cluster, die wir aktiv unterstützen.

Welche Tipps haben Sie allgemein für Logistik-Unternehmen, die neue Logistik-Zentren in Osteuropa planen?

Kolmykova: Die Herausforderung ist es, die westlichen Standards unter den örtlichen Realitäten zu verwirklichen. Daher ist allgemein zu empfehlen, sich von den Spezialisten mit Landkenntnissen beraten zu lassen. Auf kulturelle Besonderheiten achten. Den Standort gut auswählen. Mit einem vertrauenswürdigen Partner vor Ort zusammenarbeiten. Bei den langfristigen Investitions-Entscheidungen die strategisch-politischen Faktoren einbeziehen.

Anna Kolmykova

Dipl. Wirtschaftsingenieurin Anna Kolmykova ist seit acht Jahren erst an der Universität Bremen und anschließend im FSL (Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik) für den Bereich Osteuropa verantwortlich. Seit dem Jahr 2006 ist sie geschäftsführende Gesellschafterin der EUW (Europäisch-Ukrainischen Wirtschaftsagentur) und eine offizielle Repräsentantin des Ukrainischen Logistik-Verbands in Deutschland.

Der Tätigkeitsbereich von ihr umfasst die umweltfreundliche und energiesparende Logistik-Gestaltung, Supply-Chain-Optimierung sowie internationale Projekt- und Trainingsaktivitäten. Sie war auch unter anderem in Projekten zur Planung vom Logistik-Zentrum in Minsk involviert. Außerdem hat sie für Projekte in Odessa und Ust-Luga die Akquise und die Projektleitung durchgeführt.

Abfahrt Departure	Mo / Mon	Di / Tues	Mi / Wed	Do / Thurs	Fr / Fri	Sa / Sat	So / Sun	Schiff Ship
01:30*	•							
02:00*								
04:30*	•							
06:00		•	•	•	•			
09:00								
11:00								
13:00								
15:00								

ROSTOCK PORT

Gedser, Trelleborg

take the ferry

VOLKSWIRTSCHAFTEN

Das Wachstum der bremischen Häfen

Die Entwicklung der bremischen Häfen ist auch auf die ökonomische Integration Europas und die marktwirtschaftliche Öffnung von Mittel- und Osteuropa zurückzuführen. Im Jahr 2011 waren 16 EU-Länder – Finnland, Schweden, Dänemark, Großbritannien, Irland, die Niederlande, Belgien, Frankreich, Portugal, Spanien, Italien, Griechenland, Polen, Estland, Lettland und Litauen zu fast einem Drittel (29 Prozent) am Seegüterumschlag der Häfen Bremen und Bremerhaven beteiligt. Die osteuropäischen Reformstaaten haben das Wachstum der Häfen in den vergangenen Jahren beflügelt. Exemplarisch zeigt sich dies bei den baltischen Ländern, die im Vergleich mit anderen EU-Volkswirtschaften überdurchschnittlich gut abschnitten. Der Umschlag von Seegütern aus und für Estland, Lettland und Litauen stieg in Bremen und Bremerhaven von 2005 bis 2011 auf das Dreifache und zwar von 1,6 auf 4,9 Mio. t. Auch der wirtschaftliche Aufschwung in Polen spiegelt sich in den bremischen Umschlagzahlen wider. Hier legte die Umschlagmenge seit 2005 von 2,3 auf 3,3 Mio. t zu – ein Plus von etwa 43 Prozent.

(Foto: bremenports)



Zu den Nutep-Kunden zählen unter anderen Maersk Line, CMA CGM, Admiral Container Lines und CSAV. (Foto: Nutep)

Zum Süden Russlands

●●● Wachstumssteigerung – Nutep-Containerterminal in Novorossiysk

In Novorossiysk liegt der größte Containerhafen Russlands, der als Seeweg zum Süden Russlands führt. Nutep ist der Terminaloperator am Hafen und gehört zu der Delo-Gruppe. Im Containerumschlag erreicht Nutep bereits im ersten Quartal 2012 eine Wachstumssteigerung von 30 Prozent und bereitet sich auf mehr vor.

Das Nutep-Terminal. In den ersten fünf Monaten dieses Jahres hat sich der Containerumschlag um 18,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum erhöht. Der im September zu erwarten-

de Lieberr-Post-Panamax-Kran soll die Terminalkapazität bis zu 400.000 TEU pro Jahr erhöhen. Derzeit arbeiten drei Ship-to-shore-Krane im Nutep-Terminal. Darüber hinaus hat Nutep in diesem Jahr zwei neue Feeder gewinnen können: United Feeder Service (UFS) und Arkas, ein Konzern des Feederspezialisten Emes.

Schwarzmeerdienste. Das UFS hat seine Türkei-Schwarzmeer-Dienste mit den Hafenerotationen Istanbul-Constata-Poti-Novorossiysk-Istanbul begonnen. Derzeit ist wöchentlich ein

EIN BLICK AUF DIE ROSTOCKER BAUSTELLE

Der Terminalumbau

Nach einer Veröffentlichung des Statistischen Bundesamts Anfang April behauptet sich Rostock in der Gesamtstatistik aller deutschen Häfen auf Platz vier nach Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven. Seit Anfang Mai dieses Jahres baut die Hafen-Entwicklungsgesellschaft mit dem regionalen Bauunternehmen Strabag AG das Terminal für den KV (Kombinierten Ladungsverkehr) südlich von Pier 1 bei laufendem Betrieb um. Das neue Umschlagterminal für Schienen-, Straßen- und Schiffsgüter wird bis Ende 2013 auf einer Fläche von rund 30.000 m² umgebaut. Das gesamte KV-Terminal erstreckt sich auf etwa 70.000 m². Der Rückbau von

1022-TEU-Schiff von UFS im Umlauf. Arkas wird Nutep mit den zwei Istanbul Terminals Marport und Mardas verknüpfen. Drei 1604-TEU-Schiffe werden hier wöchentlich verkehren. Auch seine Schienenoperationen will Nutep erweitern. Die bestehende Bahnanlage wird verlegt und auf fünf Gleise erweitert. Die Länge der neuen Anlage mit 380 bis 540 m wird ermöglichen, zwei Züge gleichzeitig zu bedienen. Mit dieser Erweiterung wird Nutep's CY seine Aufnahmekapazität Anfang 2013 von 12.000 auf 20.000 TEU steigern.

Die NLE- und NCSP-Terminals Die zwei anderen Terminals im Hafen Novorossiysk NLE und NCSP gehören zur Holding Novorossiysk Commercial Sea Port. Beide Terminals überlegen für die kommenden Jahre ebenfalls Maßnahmen zum Kapazitätsausbau. Dazu sollen vor allem die bestehenden Multipurposeanlagen für den Containerumschlag umgewandelt werden. Angesichts dieser Entwicklung und der immer weiter steigenden Kundennachfrage hat GCS (Global Container Service Group) seine Flotte an Containertragwagen um 224 Einheiten mit je 80'-Länge erhöht. GCS ist ein großer privater Kombioperateur in Südrussland und Novorossiysk.

Weitere Pläne. Außerdem ist geplant, die Zahl der langfristig an Ruscon, einen Mitglied der GCS Group, verleaste Container-

tragwagen auf über 450 zu erhöhen. Als multimodaler Spezialist betreibt Ruscon mehrere regelmäßige intermodale Dienstleistungen aus dem Hafen Novorossiysk zu wichtigen Destinationen im europäischen Teil Russlands einschließlich Moskau.

Terminalagenda. Timofey Telyatnik, der Vorsitzende des Board of Directors der Nutep-Muttergesellschaft GC Delo erzählte, dass es geplant sei, die Kapazität des Containerterminals zu verdreifachen und die Kapazität des Getreideterminals zu verdoppeln. Er fügte hinzu, dass dies durch den Bau neuer Eisenbahnen und Tiefwasserkais erreicht werden könnte.

Die Bauarbeiten. „Analysten prognostizieren dem Markt ein durchschnittliches Wachstum von 10 bis 15 Prozent, aber wir rechnen damit, dass wir schneller wachsen als der Markt. Wir haben bereits im ersten Quartal 2012 eine Steigerung von 30 Prozent erreicht. Nutep hat hier 50.700 im Vergleich zu 38.670 TEU für den gleichen Zeitraum des Vorjahres umgeschlagen. Deshalb plant GC Delo noch mehr: eine Steigerung der Kapazität von Nutep auf 600.000 TEU bis Anfang 2016“, so Telyatnik. Der Bau eines neuen Liegeplatzes soll Nutep ermöglichen, 6000-TEU-Schiffe mit 15 m Tiefgang abzufertigen. Die Bauarbeiten sollen im nächsten Jahr beginnen und bis Ende 2015 beendet sein.

zwei Rampen und zwei Gleisen sowie die Verlängerungen und die Verlegungen von Gleisen wurden bereits im Juni dieses Jahres fertiggestellt. Das KV-Terminal verfügt derzeit über zwei Gleise, auf denen im vergangenen Jahr ca. 77.000 Einheiten verladen wurden. Das entspricht einem Volumen von etwa 1,5 Mio. t.

Der Umschlag erfolgt derzeit mit drei verfügbaren Reachstackern, mit jeweils einer 45-t-Hubkraft. Nach Ende der Bauarbeiten im kommenden Jahr stehen dann zusätzlich drei weitere Gleise für den Umschlag zur Verfügung. Die dann insgesamt fünf Gleise werden durch zwei neue Portalkrane bedient, jeder mit einem Gewicht von 500 t, einer Höhe von 35 m und einer Spannweite von 76,5 m. Dadurch wird die Umschlagkapazität des Terminals verdoppelt. Die Aufnahme einer neuen KV-Verbindung nach Wien ist für August dieses Jahres geplant sowie für das kommende Jahr ein Dienst nach Triest mit Anschluss in die Türkei und nach Südosteuropa.

NEU und GEBRAUCHT
 Pflanzenöl-, Heizöl-, Diesel-, Gülle-,
 Flüssigdünger- und Wassertanks sowie
 Wärmespeicher tlw. isoliert und heizbar
von 1.000-300.000 l Inhalt zu verkaufen
 Tel.: 072 51/91 51-0, Fax: 91 51-75
 E-Mail: info@barth-tank.de



www.contrailo.de

Container

Trailer

Logistik

K&H Verlags-GmbH

Wilhelm-Giese-Straße 26
 27616 Beverstedt
 Tel.: +49 (0) 47 47 / 87 41-0



Die Pforte im Schwarzen Meer

Ukraine. Auf 46° 19' N Breitengrad und 30° 41' E Längengrad liegt der Seehafen Illychevsk. Einer der größten Häfen der Ukraine befindet sich zwölf Meilen südwestlich von Odessa. Seine Nähe zu wichtigen Absatzmärkten wie der EU und Russland spielen nicht nur für den Hafen eine bedeutende Rolle.



Hafenlagerfläche am Eisenbahnhafenkomplex. (Fotos: Hafen Illychevsk)

Der Hafen liegt an den Ufern von der Bucht Su-choi Liman. Durch einen Eingangskanal ist die Bucht mit dem Schwarzen Meer verbunden. Die Wassertiefe in der Bucht und die Kanalbreite ermöglichen auch die Zufahrt größerer Schiffe. Der Seehafen Illychevsk ist auf den Umschlag von allgemeinen Stück- und Schüttgütern sowie trockenen und flüssigen Massengütern spezialisiert. Er ist an Verkehrsträger wie Schiene und Straße angebunden. Außerdem ermöglicht die Nähe zu der wichtigen Autobahn Kiew-Odessa des Landes einen effektiven Transportverkehr.

Containerumschlag

Der Seehafen Illyichevsk hat eine starke Position, vor allem im Containerumschlag und der Abfertigung von Eisenbahnfähren und RoRo-Schiffen, eingenommen. Der Gesamtcontainerumschlag vom Hafen beträgt 1,15 Mio. TEU. Auf den Lagerflächen können bis zu 26.000 TEU zwischengelagert werden. Darunter 18.000 beladene und 8000 leere Container. Die Kapazität für Kühlcontainer beträgt 606 TEU. Der Hafen ist ein universelles Logistik-Zentrum und bietet eine umfassende Palette von Dienstleistungen an: angefangen von Containerumschlag und -lagerung, technischer Unterstützung bei Zollabfertigung von Waren bis zum Traffic Sheduling von Containerzügen. Das ganze Jahr hindurch wird hier rund um die Uhr eine umfassende Palette von Stauereidiensten angeboten. Illyichevsk ist der einzige Hafen in der Ukraine mit einem multimodalen Terminal. Hier können gleichzeitig zwei Eisenbahnfähren und zwei Schiffen abgefertigt werden. Die Terminkapazität ermöglicht es, bis zu 4,5 Mio. t Fracht pro Jahr in Waggons zu verladen.

Eisenbahnfährenkomplex

Das Eisenbahnfährenkomplex verfügt über zwei Liegeplätze, zwei Hebe- und Verbindungsbrücken, Eisenbahnsystem für die Lieferung von Waggons sowie PLT-Stellen zum Be- und Entladen von Fähren. Die dafür vorgesehenen Anlegeplätze sind 210 m lang und haben 9,70 m Tiefe. Eine offene Lagerfläche ist mit dem Komplex verbunden und kann für die Zwischenlagerung von 450 Containern und 30 Autozügen dienen. Außerdem verfügt der Abstellplatz über zwei Containerumschlaggleise sowie ein Warenlager für Gefahrgut. So ist der Komplex das Zentrum von zwei Schiene-Fähre-Verbindungen am Schwarzen Meer: Illyichevsk (Ukraine) – Varna (Bulgarien) – Poti/Batumi (Georgien) und Illyichevsk (Ukraine) – Derince (Türkei). Fünf Fähren kommen hier zum Einsatz.

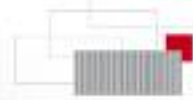
Autofährenkomplex

Auf dem Autofährenkomplex vom Hafen Illyichevsk werden die internationalen Autofähre- und RoRo-Schiffe mit Pkw und Lkw bedient. Die Länge des Komplexes beträgt 270 m und hat eine Tiefe von 9,60 m. Hier können Autofähren mit einem Tiefgang bis zu 9 m bedient werden. Dank seiner Produktionskapazität und einem hohen Maß an Kundenservice zählt der ukrainische Hafen als wichtigstes Meerestor, das Europa, Asien und andere Regionen miteinander verbindet. Durch seine günstige geografische Lage im Schwarzen Meer ist der Hafen vor Wellen und Strömungen geschützt und ermöglicht so die ganzjährige Navigation.

Büro-, Sanitär-, Lagercontainer

Fritz Giesecke
Container - Handel - Vermietung

Verkauf – Vermietung
www.giesecke-container.de
☎ (0 68 97) 99 98 70



GIGASENSE KOLLISIONSSCHUTZ FÜR SCHIENENGEBUNDENE KRANE



GIGASENSE ist ein gegen äußere Einflüsse sicherer Kollisionsschutz. GIGASENSE lässt sich einfach montieren, ist betriebssicher, selbstüberwachend (drahtbruchsicher) und wartungsfrei.

GIGASENSE
Force Measurement

Hauptniederlassung:
Piab Kraftmesstechnik
Bahnhofstr. 35 | 58452 Witten
Telefon: (0 23 02) 2 34 63
Telefax: (0 23 02) 2 62 87
www.piab-deutschland.de
www.gigasense.de
info@piab-deutschland.de

Niederlassung Ost:
Neuhaldensleber Str. 22
39340 Haldensleben
Telefon: (0 39 04) 4 99-0 06
Telefax: (0 39 04) 4 99-3 21
nier@piab-deutschland.de

SEILGREIFER MOTORGREIFER HYDRAULIKGREIFER

MRS

in allen Ausführungen für jeden Umschlag
Innovativ, wartungsfrei, bewährt - hervorragende Füll- und Greifeigenschaften - führend in Qualität u. Leistung

MRS Greifer GmbH

Talweg 15-17 - 74921 Helmstadt-Bargen
Tel. 0 72 63 - 91 29 - 0 • Fax 0 72 63 - 91 29 12
email: info@mrs-greifer.de • www.mrs-greifer.de

SCHIFFSVERKEHR

Die rumänische Hafenwirtschaft

Der rumänische Seehafen Constantza liegt an der Kreuzung bedeutender Handelswege und verknüpft die Märkte europäischer Länder, Transkaukasien, Zentralasien und dem Fernen Osten miteinander. Seine Lage im Donau-Schwarzmeer-Kanal und der Binnenschiffverkehr auf der Donau sowie gute Anbindungen an Schiene und Straße machen den Hafen zur einer alternativen Kurzstrecke für den Transittransport zwischen Mittel- und Osteuropa und seinem regionalen Hinterland. Seine Umschlagstatistik schreibt schwarze Zahlen. In der Periode von Januar bis Mai machte der rumänische Seehafen 19,46 Mio. t Gesamtumschlag. Im Vergleich zu derselben Periode letzten Jahres ist es eine zwölfprozentige Zunahme. Die Binnenschifffahrt steigt um 27,22 Prozent. Der Containerumschlag ist auch im Vergleich zum letzten Jahr von 263.071 TEU gestiegen und beträgt in diesem Zeitraum 278.089 TEU. Hier werden größtenteils Getreide, feste mineralische Brennstoffe, Ölprodukte, Eisen- und Schrott sowie Metalle umgeschlagen.



Der Hafen Constantza liegt im Donau-Schwarzmeer-Kanal.

(Foto: Hafen Constantza)



Die Kaikrane im Seehafen St. Petersburg. (Foto: JSC Sea Port of Saint-Petersburg)

Die Meerhauptstadt Russlands

● ● ● Die Verbindung zwischen Osten und Westen

Die Stadt St. Petersburg ist das größte Industrie- und Verkehrszentrum Russlands und wird als Meerhauptstadt des Landes bezeichnet. Ihr Hafen ist eine wichtige Verkehrsverbindung zwischen Ost und West und das Tor zu Europa.

Anzeige



Großer Dienstleister. JSC Sea Port of Saint-Petersburg ist der größte Dienstleister in der Handhabung fester Massengüter aller Art im Raum vom St. Petersburger Port. Im Hafen werden Container, RoRo, Kühlfracht, Autos und Metalle umgeschlagen. Ausgestattet ist der Hafen mit modernen und spezialisierten Terminals.

Hafenumsatz. 2011 belief sich der Hafenumsatz auf 7,4 Mio. t Fracht. Im letzten Quartal dieses Jahres wuchs der Umsatz um 42 Prozent, womit der Güterumschlag auf 2,15 Mio. t gestiegen ist. Der Umschlag von allgemeinen Schüttgütern hat sich von Januar

bis März um 36 Prozent erhöht und ist auf 1,61 Mio. t gestiegen. Außerdem wurden bis zu 315.000 t lose verpackte Massengüter umgeschlagen.

RoRo. Der RoRo-Umschlag ist um 17 Prozent gesunken und weist 224.000 t auf. Die Zahl der umgeschlagenen Autos hat sich mit 11.378 Einheiten um 35 Prozent erhöht.

Im- und Export. Der Exportanteil hat sich um 31 Prozent erhöht und liegt bei 1,64 Mio. t; der Importanteil ist mit 506.000 t um 17 Prozent gesunken. Die Umsatzsteigerung im ersten Quartal 2012 wurde durch die positive Marktsituation in Verbindung mit günstigen Eisverhältnissen im Winter verursacht. Vor allem der Export von Metallen hat sich um 51 Prozent bis zu 1,39 Mio. t erhöht. Die NE-Metalle haben sich um 42 Prozent bis zu 467.000 t erhöht. Die Eisenmetalle sind um 40 Prozent, bis zu 747.000 t, gestiegen. Das Wachstum der Produktion wurde unter anderem auch durch das Modernisierungsprogramm der Hafeninfrastruktur und -ausrüstung sowie durch den technologischen Prozess des Güterumschlags stimuliert.

Mit Konkurrenz Schritt halten

●●● Hafen Helsinki belegt den dritten Platz in der Weltbankstudie

Der Haupthafen von Finnland ist der Hafen Helsinki. Die umgeschlagenen Güter sind hauptsächlich Konsumgüter, Lebensmittel sowie Rohstoffe und Halbfabrikate für die Industrie. Der Export umfasst Produkte der Forst- und Metallindustrie, Textilien, Glas und Lebensmittel. In dem von der Weltbank veröffentlichten Bericht zur Handels-Logistik-Leistungsstudie verschiedener Länder belegte Finnland den dritten Platz.

Ostseeposition. Insgesamt wurden in der Studie 155 Länder untersucht. Im Jahr 2010 hat Finnland nur den zwölften Platz belegt. Kimmo Mäki, der Management-Direktor vom Hafen Helsinki ist der Meinung, dass Finnland wegen seiner Position in der nördlichen Region der Ostsee logistisch in einer viel schwierigeren Lage als seine Konkurrenten sei.

Das Potenzial. Um mit der Konkurrenz Schritt zu halten, müssten Finnland und finnische Unternehmen in der Lage sein, Logistik effizient zu ma-

nagen und sie kontinuierlich entwickeln. Das Belegen vom dritten Platz in der Weltbankstudie stärkte den Glauben, dass die Menschen die richtigen Dinge tun und dass die Möglichkeiten für den Erfolg noch existieren. Auf der anderen Seite machten die Logistik-Kosten mehr als zwölf Prozent des finnischen Unternehmensumsatzes im vergangenen Jahr aus, so sei noch Potenzial für Verbesserungen gegeben. Eine weitere Neuigkeit aus dem Hafen ist die LNG-Partnerschaftsvereinbarung in der Ostsee. Diese hat der Hafen Helsinki im Juni zusammen mit sieben anderen Häfen unterzeichnet. Ziel des Projekts ist es, eine Lösung zu Infrastruktur in der Ostseeregion für LNG als Treibstoff zu finden.

Mehr aus dem Hafen. Tallink Silja hat übrigens im Juni einen RoRo-Dienst zwischen Vuosaari und Tallin aufgenommen. Hapag Lloyd hatte im Mai Vuosaari in einen Dienst mit den Häfen Hamburg, St. Petersburg, Gdynia und Bremerhaven integriert.

Jetzt auch in Tschechien

AEO-zertifiziert.

(Foto: DB AG)



AEO-F-ZERTIFIKAT

Mit Vorteilen im Zollverfahren

Die tschechische Landesgesellschaft von DB Schenker hat das F-Zertifikat als Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter erhalten. Das ist der höchste Grad der AEO-Zertifizierung.

Als sogenannter AEO kann der Logistiker seinen Kunden vereinfachte Zollverfahren, eine schnellere Zollkontrolle sowie die Wahl des Zollkontrollorts bieten. DB Schenker ist in der Tschechischen Republik mit 18 Niederlassungen vertreten und beschäftigt dort 790 Mitarbeiter.

VEHICLES  **ONLINE**

Vehicles-World-Online GmbH

Wilhelm-Giese-Straße 26

27616 Beverstedt

Tel.: +49 (0) 47 47/87 41-0

Fax: +49 (0) 47 47/87 41-2 22

WISSEN, WAS BEWEGT!

www.vehicles-world-online.de | www.indatamo.com

www.nfm-verlag.de | www.kran-und-hebetechnik.de

www.contrailo.de | www.in-fbll.de

Osteuropa Special

Unternehmen	Niederlassungen, Tochtergesellschaften	Leistungsangebot	Besonderheiten/Spezialitäten
BLG Logistics Automobile	Joint-Ventures in Polen, Ukraine, Tschechien, Slowakei, Slowenien und Russland.	Terminals, Transporte, Verzollung.	
BLG Logistics Group	Standorte in Polen, Ukraine, Tschechien, Slowakei, Slowenien und Russland.	Automobil-Logistik mit See- und Inlandsterminal, Fahrzeugtransporte.	
Dachser GmbH & Co. KG	Eigene Standorte in Polen (8), Rumänien (3), Russland (5), Slowakei (4), Tschechien (8) und Ungarn (8).	Industriegüter, Kontrakt-Logistik, Gefahrguttransporte, Gefahrstofflagerung, Luft- und Seefracht, Food Logistics. Eurohub in Bratislava.	Gefahrstoff-Warehouses gemäß EG-Richtlinie 96/82/EG (Seveso II) in Ungarn und Rumänien.
Hellmann East Europe GmbH & Co. KG Maintal	Niederlassungen in Vilnius, Klaipeda, Kaunas, Riga, Tallinn, Minsk, Smolensk, Moskau, St. Petersburg, Kaluga, Nizhny Novgorod, Naberechny Chelny, Ekaterinburg, Novorossiysk, Kiev, Odessa und Baku.	Lkw-Landverkehre aus Europa. RoRo- und Short-Sea-Verkehre von Europa, Luft- und Seefracht, Kontrakt-Logistik, Verzollung, Consulting, Importeurfunktion. Branchen: Automotive, Landwirtschaftstechnik, Straßenbaumaschinen, Health Care, chemische Industrie, Maschinen- und Anlagenbau.	
Hellmann Worldwide Logistics Poland	9 Niederlassungen, 6 Logistik-Lager und 7 Partner für Crossdocking. Niederlassungen in Raszyn, Warszawa, Bielany Wroclawskie, Chorzow, Gdansk, Gdynia, Nowy Tomysl, Stryków und Szczecin.	Nationales und europäisches Stückgut Teil- und Komplettladungen: Luft- und Seefracht, Kontrakt-Logistik, Recycling, Zolllager und -dienstleistungen. Branchen: Spirituosen (Logistik und Distribution in Polen), Elektrotechnik, Fahrräder, Automotive, Fashion und Recycling.	Zertifikate: ISO 9001:2000, Internal Control System, HACCP und AEO. Key Performance Indicators (KPI).
Hermes Europe Group	Kooperation von Hermes und DPD unter der Marke Hermes-DPD (B2C LL). 307 PaketShops in acht größten Städten Russlands, darunter in Moskau, St. Petersburg, Jekaterinburg, Nowosibirsk und Nizhny Novgorod. Bis 2014 soll das Netzwerk 1500 Shops in 44 Städten in ganz Russland umfassen.	Paketversand B2C: bequeme Zahlungsoptionen bei Abholung im PaketShop. Versender sowie Empfänger profitieren von einer schnellen und zuverlässigen Lieferung.	Der Kunde kann den nächstgelegenen PaketShop online recherchieren und wird bei Sendungseingang per SMS, eMail oder telefonisch informiert.
Logwin AG	Standorte in Bulgarien (1), Kroatien (6), Mazedonien (1), Polen (9), Rumänien (2), Serbien (1), Slowakei (1), Tschechische Republik (4) und Ungarn (2).	Internationale Transportkompetenz, Luft- und Seefracht, Landverkehr, Projekt- und Retail-Logistik, Warehousing, Value Added Services, Supply-Chain-Management, After Sales Services, eFulfillment, Ship Parts Logistics, Red Carpet Logistics. Branchen: Automotive, Chemical, Electronics and Hightech, Fashion and Lifestyle, FMCG, Furniture, Medical supplies, Media, Paper, Retail, Steel and Metals, Tyre.	
Panalpina Welttransport GmbH	Niederlassungen in Kroatien (1), Tschechische Republik (4), Ungarn (1), Rumänien (5) und Slowakei (1). Der Osteuropabereich umfasst auch folgende Länder: Österreich, Albanien, Bosnien und Herzegowina, Bulgarien (Agent), Mazedonien, Montenegro, Serbien und Slowenien.	End-to-end-Supply-Chain-Lösungen, Luft- und Seefracht, Value-Added Logistics- und Supply-Chain-Services, Straße und Schiene, Panprojects, PanGreen, Onlinetools.	Supply Chain Solutions vom einfachen Transport oder Lagerung bis zu komplexen Operationen. Aktivitäten rund um Informations-, Material- und Finanzströme. End-to-end-Lösungen für Supply-Chain-Management-Anforderungen.
Rhenus-Gruppe	Standorte in Russland (9), Estland (2), Lettland (1), Litauen (3), Ungarn (2), Rumänien (6), Slowakei (1), Slowenien (1), Ukraine (1), Bulgarien (3), Polen (18) und Tschechien (3). Tochtergesellschaften: OOO Revival Express, Maxx Intermodal Systems, OOO Rhenus Customs Broker (Russland), Rhenus Logistics Srl (Rumänien), Rhenus Port Logistics Sp.z o.o. und Rhenus Contract Logistics S.A. (Polen), TOV Rhenus Revival (Ukraine) und UAB Rhenus Svoris (Litauen).	In 12 Ländern Osteuropas: Contract, Freight und Port Logistics, komplette Zollabwicklung für Einfuhren in die Russische Föderation.	Russische Zollbrokerlizenzen. Spezialisierte Netzwerke: Rhenus Home Delivery und Rhenus Midi Data.

RAUMGEWINN

durch mobile Raumsysteme im Innen- und Außenbereich



Mobile Raumsysteme von **wsm** bieten die ideale Voraussetzung, in kürzester Zeit neue Räume zu schaffen – vom schallisolierten Meisterbüro über freundliche Aufenthaltsräume bis zum exklusiven Verkaufspavillon. Sie fügen sich immer flexibel in ihre Umgebung ein. Mobile Raumsysteme bauen wir in Modulbauweise, aber auch in individueller Einzelanfertigung für den Außen- wie für den Innenbereich: freistehend, angebaut, hochgestellt und in jeder Größe. Immer genau so, wie es Ihren Anforderungen und Wünschen entspricht.



DER NEUE KATALOG IST DA!

72 Seiten geballte Information jetzt kostenlos anfordern.

Aus dem **wsm-Lieferprogramm:**

- Pförtnerhäuser
- Meister- und Büroräume
- Aufenthalts- und Sanitärkabinen
- Verkaufs- und Infopavillons
- Kommunikations- und Raucherräume
- Trennwandanlagen
- Arbeits- und Lagerbühnen und, und...

Ansprechpartner/in

Firma

Straße / Postfach

PLZ / Ort

Telefon

Mail



Abschnitt einfach ausfüllen und per Fax an 02291 86-270

ConTraiLo 7/2012



Hafenprojekt Binnenland live

Hafeninformationsfahrt. Wasserstraße und Schiene können Potenziale bieten – dieses Fazit konnten rund 100 Teilnehmer von ihrer Fahrt mit der Poseidon mitnehmen. Denn das Fahrgastschiff stach in diesem Sommer für eine spezielle Tour auf Weser und Mittellandkanal in See.

Ausgehend vom Anleger der Mindener Fahrgastschiffahrt an der Weserpromenade führte die Fahrt zunächst zum derzeitigen Mindener Containerhafen. Gemeinsam hatten das Hafenband am Mittellandkanal, der Verband OWL Maschinenbau e. V. und Rhenus Logistics, Logistik-Dienstleister und Unternehmen aus dem Bereich Maschinenbau eingeladen. Bereits in seiner Begrüßung bei der ersten Informationsfahrt wies Hafenband-Projektkoordinator Sebastian Jezek auf das hohe Aufkommen der zu transportierenden Güter in der Branche des Maschinenbaus hin. Als Beispiel nannte Jezek den Containerverkehr, aber auch Massengut sowie das im Maschinenbau klassische Schwer- und Stückgut.

Kooperation mit Vorteilen

Der Zugang zu den Systemen Wasserstraße und Schiene ist in der Region zusammengeschlossen. Das Hafenband am Mittellandkanal ermöglicht den kooperierenden Standorten nicht nur, diese Güter umzuschlagen, sondern auch zahlreiche weitere Dienstleistungen anzubieten. Unter dem Titel „Logistik-Dienstleister und Verladerschaft im Dialog“ gab es an Bord des Fahrgastschiffs mehrere Fachvorträge. Mindens Bürgermeister Michael Buhre stellte den Teilnehmern das am Mittellandkanal

geplante Hafenprojekt RegioPort Weser vor. So führte auch die nächste Etappe der Schiffstour zum Mindener Stadtbezirk Päpinghausen, wo der erste Bauabschnitt des Hafenprojekts ab dem kommenden Jahr realisiert werden soll. Als neuer Logistik-Knotenpunkt am Wasserkreuz soll der RegioPort den wachsenden Containerumschlag für die Zukunft sichern und den Hafenstandort Minden stärken.

Bedeutender Kapazitätsausbau

Buhre machte deutlich, dass der neue Hafen gebaut werden müsse, da der jetzige Containerumschlagsplatz an seine Kapazitätsgrenzen stoße. Denn im Jahr 2011 wurden hier bereits 52.000 TEU umgeschlagen. Ein weiteres Hindernis seien zu kleine Schleusen, sodass der Hafen von den Großmotorgüterschiffen (GMS-110 m) nicht erreicht werden könne.

Der Bund fördert Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs, um die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu unterstützen. Die Mindener Hafen GmbH hat im Herbst des vergangenen Jahres einen Förderantrag für das Projekt gestellt. Mit dem Bewilligungsbescheid werde noch in diesem Sommer gerechnet, so Buhre.



In Fachvorträgen informieren die Beteiligten die Gäste auf der Schiffstour. (Fotos: Hafenband am Mittellandkanal)

Chance Wasserweg

Joachim Kraus von der Richter Maschinenfabrik AG stellt die Bedeutung der Wasserstraße für sein Unternehmen in einem Referat heraus. „Es wird immer schwieriger, Güter über die Straße zu transportieren“, so der Prokurist und Vertriebsleiter. Der Schiffsweg sei die Chance, die oft sehr schweren Produkte zu den Kunden zu bringen.

Im Durchschnitt verzeichnet das Unternehmen, das seit Mai 2008 den Hafen im 45 km entfernten Hannoversch Münden nutzt, zwischen 18 und 26 Umschläge an der Weser pro Jahr. In weiteren Fachvorträgen informierten Christian Nowag, Leiter Gesamtvertrieb Rhenus Port Logistics, über Logistik für den Maschinen- und Anlagenbau sowie Georg Waischnor, AWG Consult, über Konzepte für die Welt von Morgen – alternative Systeme zur Verkehrslenkung und Vermeidung von Verkehr.

Nicht die letzte Tour

Die Fahrt führte unterdessen vorbei am benachbarten Hafen Berenbusch und schließlich wieder zum Ausgangspunkt an der Weser. Aufgrund der sehr guten Resonanz plant Jezek weitere Informationsfahrten. „Veranstaltungen in diesem Rahmen könnten zukünftig regelmäßig in festen Abständen durch das Hafenband am Mittellandkanal ausgerichtet werden. Denkbar wäre ein Rhythmus von zwei Jahren“, so Jezek.

Für potenzielle weitere Fahrten sind für den Hafenband-Projektkoordinator auch andere Branchen vorstellbar, die in der Region Ostwestfalen-Lippe und dem angrenzenden Niedersachsen stark vertreten sind und ebenfalls ein großes Transportaufkommen generieren.

Seecontainer **CARU**
 Verkauf · Vermietung · Leasing containers

Eigene Depots, großer Vorrat
 Neu, Gebraucht, Umbauten

070 34/279 110
 www.carucontainers.de

Farbspritzen ohne Sprühnebel!

Mit **METACAP** Spritzpistolen

UMWELTPREIS 2000 der Hansestadt Rostock

http://www.metacap.de • E-Mail: Info@metacap.de
 METACAP GMBH • Siemensstraße 9
 23560 Lübeck • Tel. 04 51/5 82 00 91 • Fax 58 13 12

RentalWorld - AG **CO*OPERATOR GmbH Bremen**

Fabrikneue 40-ft-/100-t-Rolltrailer (Mafitype) zur Anmietung oder zum Ankauf: genau die Lösung für Ihre Transportprobleme bei Heavy Lifts

- > Industrial trailers
- > Goosenecks
- > Multi-trailer train system
- > Skeletal trailers
- > Custom-built transport equipment and special equipment

Container Transport & Logistic GmbH
 Innsbrucker Straße 198 · 28215 Bremen · Tel.: (04 21) 1 62 26-0
 Fax: (04 21) 1 62 26-20 · www.cooperator.de · info@cooperator.de

VEHICLES ONLINE

Vehicles-World-Online GmbH
 Wilhelm-Giese-Straße 26 | 27616 Beverstedt
 Tel.: +49 (0) 47 47/87 41-0 | Fax: +49 (0) 47 47/87 41-2 22



(Foto: HGK)

JUBILÄUM

Runder Geburtstag

KBE, KFBE und HGK hießen die Vorgängerunternehmen der heutigen Häfen und Güterverkehr Köln. Als sie sich 1992 zusammenschlossen, entstand ein Unternehmen, das heute als moderner Logistiker auf dem Markt zu finden ist. In allen Leistungsbereichen hat das Unternehmen zugelegt: von rund sechs auf mehr als 14 Mio. t beförderter Güter auf der Schiene, von 60.000 auf über 500.000 bewältigter TEU und von sieben auf mehr als 12 Mio. t Hafenumschlag. Die Nettotonnenkilometer-Leistung der Eisenbahn stieg sogar von 55 Mio. auf fast 3 Mrd. Das Jahr 2012 steht dabei nicht nur im Zeichen eines runden Geburtstags, nein, die Kölner stehen nun auch vor einer Kooperation mit den Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH).

Regionale Ausbauziele

●●● BDB begrüßt Planungen der NRW-Regierung

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB) begrüßt die im Koalitionsvertrag des Landes Nordrhein-Westfalen notierte Absicht der Landesregierung, den weiter wachsenden Güterverkehr mit dem umweltfreundlichen Verkehrsträger Binnenschiff zu bewältigen.

Stärkere Verlagerung. „Im Güterverkehrskonzept des Landes werden wir aufzeigen, wie die Binnenschifffahrt gestärkt und eine stärkere Verlagerung von Gütertransporten auf Binnenschiffe gelingen kann, damit die zu erwartenden Containerverkehrszuwächse nach dem Bau der Maasvlakte II in Rotterdam leistungsfähig und möglichst umweltverträglich bewältigt werden“, heißt es im Kapitel „Für zukunftsfähigen und nachhaltigen Güterverkehr“ der Regierungsvereinbarung

von SPD und Bündnis 90/Die Grünen, die am 18. Juni 2012 in Düsseldorf unterzeichnet wurde.

Inklusive konkreter Aussagen. Die Landesregierung kündigt hierfür den Start einer eigenen Binnenschifffahrtsinitiative an. In der Erklärung finden sich nach Verbandsangaben auch konkrete Aussagen zum Ausbau der Flüsse und Kanäle in NRW: „Maßnahmen wie die Vertiefung der Fahrrinne des Rheins bis nach Köln, der Ausbau des Kanalnetzes für moderne Motorschiffe mit einer mehrlagigen Containerbeladung, die Optimierung der Zulassung, Verkehrssteuerung und Abgaben sowie ein abgestimmtes Ausbaukonzept für die Binnenhäfen in NRW stehen für uns im Vordergrund“. Der Koalitionsvertrag NRW kann über den BDB bezogen werden.



Im Binnenwasserwegenetz gibt es verschiedene Engpässe. (Foto: BDB)

ONLINE UP TO DATE

www.contrailo.de

K&H Verlags-GmbH

Wilhelm-Giese-Straße 26
27616 Beverstedt

Tel.: +49 (0) 47 47/87 41-0

Fax: +49 (0) 47 47/87 41-2 22

info@contrailo.de



G HMK 6407 für das Container-terminal Heilbronn. (Foto: Demag Cranes)

Hafenmobilkrane fürs Binnenland

●●● Demag Cranes sichert sich Aufträge deutscher Häfen

Vor Kurzem haben gleich zwei deutsche Binnenhäfen Krane bei Demag Cranes bestellt. Einer davon ist für die Heilbronner Versorgungs GmbH. Als erster Gottwald-Hafenmobilkran am Neckar ist der G HMK 6407 für das neue Containerterminal sowohl für das Laden und Löschen von Flussbargen als auch für das Handling der Boxen auf dem Terminal vorgesehen.

Der Kran für Heilbronn. Den Zuschlag über das öffentliche Ausschreibungsverfahren erhielt Demag Cranes, so Hafendirektor Wolfgang Feger: „Der G HMK 6407 mit einer maximalen Tragfähigkeit von 100 t und einem Arbeitsradius von 51 t bietet die Flexibilität, die wir für unser neues Binnen-terminal benötigen.“

Rendsburger Krando. Ein G HMK 8610 sowie ein G HMK 3405 sind für die Rendsburg Port Authority GmbH für deren Hafen Rendsburg Port. Die beiden Krane für die Rendsburg Port

Authority GmbH sollen am Nord-Ostseekanal künftig vor allem beim Umschlag von Projektladungen Einsatz finden. Vorgesehen ist dabei auch Tandembetrieb. Dabei fungiert der kleinere Hafenmobilkran G HMK 3405 mit maximal 100 t Tragfähigkeit als Unterstützerkran für den G HMK 8610 mit max. 150 t Tragfähigkeit.

Doppelte Hubkraft. Herwig Schröder, Geschäftsführer der Rendsburg Port Authority GmbH, erläutert: „Im Tandembetrieb verfügen wir mit den beiden Gottwald-Kranen über Tragfähigkeiten von bis zu 250 t und damit so viel, wie kein anderer Hafenmobilkran in Schleswig-Holstein schafft.“ Neben zwei Lasttraversen zählt auch ein Spreader zum Lieferumfang für die Hafenmobilkrane, da die Krane auch zum Umschlag von Containern eingesetzt werden sollen. Auch dieser Auftragserteilung ging eine öffentliche Ausschreibung voraus.

AUSBAU HAFEN BONN

Einweihung am Rheinterminal

Bis zu fünf Prozent wachsen die Frachtvolumen jährlich. Die Folge für das Bonner Rheinterminal: Neue Kapazitäten mussten her – und seit Mitte Juni hat der Hafen diese. Drei Rheinschiffe mit je 135 m Länge können hintereinander am Terminal festmachen. In Teilbereichen ist dabei auch der Schiff-zu-Schiff-Umschlag möglich. Statt bisher 120.000 TEU können nun 380.000 TEU umgeschlagen werden. Denn mit einem Festtakt wurde der ausgebauter Binnenhafen präsentiert. Betreiber des Hafens sind die Bonner Hafenbetriebe (BHB), ein Joint Venture der Am Zehnhoff-Söhns GmbH und der Stadtwerke Bonn GmbH (SWB). Im ersten Bauabschnitt wurden etwa 100 m Uferböschung zu einer Spundwand mit hoher Kante ausgebaut, Flächen befestigt und eine zweite Containerbrücke errichtet, die Anfang 2011 bereits den Betrieb aufnehmen konnte. Der zweite Bauabschnitt stand nun ganz im Zeichen der Vergrößerung der Containerflächen. Ein Schrägufer wurde zu einem Steilufer. Am Zehnhoff-Söhns Bonn ist Spezialist für multimodale Container-Logistik, nationale und internationale Komplettlagerung, Lagerung, Überseeverkehr, Zollabwicklung und weltweit aktiv.

Ernst Frankenbach GmbH
Spedition
Am Weyer 5
D-55252 Mainz-Kastel
Fon: +49 (0) 6134. 2900 - 0

Frankenbach
Container Terminals GmbH
Ingelheimstraße 1-3
D-55120 Mainz
Fon: +49 (0) 6131. 1430 - 0

Frankenbach
Container Service GmbH
Am Weyer 5
D-55252 Mainz-Kastel
Fon: +49 (0) 6131. 1430 - 0

Frankenbach
Automobil Logistik GmbH
Am Kupferwerk 42
D-65462 Ginsheim-Gustavsburg
Fon: +49 (0) 6134. 1896 - 0

 **Frankenbach**
Tradition trifft Innovation

SPEDITION

CONTAINER SERVICE

CONTAINER TERMINALS

KOMBINIERTER VERKEHR

AUTOMOBIL LOGISTIK

www.frankenbach.com



Kaffee

IST FERTIG!

Coffee Discover


Long time ago in
named Khalid. One
naming around a
gleeful. The plant
red berries. His cu
tried a few berries
almost immediately
way saw the hap
plant. Since he wa
the berries. Soon h
ready to keep trave
back to his town
aromatic beverage, ri
of dispersing sleep an
helped the people in
awake during prayer. The
very rich. No one knows what

Coffee Reinvented:

When Arabs discovered it, they made coffee initially by boiling green coffee beans back to about 500 AD. Coffee didn't become popular until the Ottoman Sultan in Istanbul outlawed it in 1543. A large number of people wanted to get more recognition than he ever had.

Prepared





Kaffee – noch ehe der erste Arbeitshandschlag erfolgt, fließt das Kultgetränk dampfend in unzählbare Tassen. Möglich macht dies erst eine ausgefeilte Logistik – denn Kaffee wächst nicht nur in anderen Klimaregionen, sondern die Basis des beliebten Getränks, die Kaffeekirsche, ist zudem praktisch transportunfähig.

Dennoch begann bereits vor Jahrhunderten der Siegeszug des Kaffees, der ungebrochen anhält. So hat Kaffee längst den Status eines weltweit bedeutenden Handelsguts entwickelt – insbesondere auch für den deutschen Markt. Ein guter Grund für ConTraiLo, den Weg der Bohnen genauer in Augenschein zu nehmen. Dabei unterstützte der Deutsche Kaffeeverband mit Informationen aus dem Buch „Faszination Kaffee“, die sich in diesem Beitrag wieder finden.

Am Anfang war die Kirsche

Kaffeebohnen sind die Samen der Kaffeekirsche, einer Frucht, die leicht schimmelt. Innerhalb von 48 Stunden sollten Kaffeekirschen nach dem Pflücken weiterverarbeitet werden – sind also für den direkten Export nahezu ungeeignet. Dennoch ist Kaffee ein globaler Exportschlager. Bereits im Ursprungsland verarbeiten Spezialisten die Kirschen zum Rohkaffee weiter. Etwa 15 kg frische Kaffeekirschen ergeben 2 bis 2,5 kg Rohkaffee, aus dem rund 2 kg Röstkaffee gewonnen werden können. Mit einer Pflückleistung von 50 bis 120 kg Kaffeekirschen pro Tag benötigt ein Arbeiter so zwischen drei und sieben Arbeitstage für einen 60-kg-Sack Rohkaffee.

Buch „Faszination Kaffee“

Schon dieser kurze Ausflug in die Welt des Kaffees und seiner Wege in alle Teile der Welt gibt einen kleinen Vorgeschmack auf die Faszination Kaffee. Noch mehr zu den vielfältigen Aromen – ob geschichtlich, botanisch, logistisch, wirtschaftlich oder gesellschaftlich – können Interessierte in dem vom Deutschen Kaffeeverband in Kooperation mit dem Bucher Verlag herausgegebenen Buch „Faszination Kaffee“ entdecken. Ein kurzweiliges und informatives Buch mit zahlreichen Hintergrundinformationen, nach dem auch die ConTraiLo-Redaktion die nächste Tasse Kaffee mit ganz anderen Augen und noch mehr Genuss getrunken hat. Das Buch kostet für Nichtverbandsmitglieder 29,95 Euro und ist ebenso wie weitere Publikationen zum Thema Kaffee über den Deutschen Kaffeeverband erhältlich.



Die Speicherstadt Kaffeerösterei ist ein Beispiel für die Kaffeekultur in Hamburg.

Der Kaffeegürtel

Die Anbauländer exportieren etwa 70 Prozent des Kaffees. Insgesamt gibt es heute über 70 Länder mit wirtschaftlich relevanten Anbaugebieten. Da Kaffeepflanzen nur unter bestimmten Klimavoraussetzungen wachsen, sind die Anbauregionen im sogenannten Kaffeegürtel zu finden, der sich bis je etwa 30° nördlich und südlich vom Äquator erstreckt. Ursprünglich stammt die Pflanze wohl aus Äthiopien, aus der Provinz Kaffa. Im Jahr 2010 lag Brasilien mit mehr als 6,3 Mio. Säcken à 60 kg für den deutschen Kaffeimport nach der Statistik von Destatis/Deutschem Kaffeeverband deutlich an der Spitze. Das heute weltweit bedeutende Anbauland entwickelte seinen Status als Kaffeeland erst ab dem Jahr 1723 .

Die ersten Transportschritte

Von der Plantage aus startet der globale Transportweg, zunächst oft zu Sammellagern, je nach Unternehmensgröße und Region zu Fuß, per Maultier oder Lkw. Die Exporteure beziehen den Rohkaffee von dort und bringen ihn in Säcken, Big Bags oder Liner Bags zum Hafen. Denn neben Jute- und Sisalsäcken mit 50 bis 70 kg Kaffee, haben sich die größeren Verpackungseinheiten mehr und mehr durchgesetzt. Big Bags fassen ca. 1 t, die containergroßen Liner Bags sogar 21,6 t Rohkaffee. Während sich bei den deutschen Großröstern diese Transportvariante verstärkt durchsetzt, sind kostbare Spezialitätenkaffees z. B. im LCL-Bereich weiterhin in Säcken verpackt unterwegs.

„Tag des Kaffees“

Unter dem Motto „Coffee & Soul“ feiert Deutschland in diesem Jahr am 28. September den „Tag des Kaffees“ – mit dem Schirmherr Roger Cicero. Auch bei der siebten Auflage sollen deutschlandweit kleine und große Aktionen stattfinden, bei denen Kaffeeliebhaber und Konsumenten den Facettenreichtum von Kaffee erleben können sollen. In den vergangenen Jahren haben sich nach Pressemitteilung des Deutschen Kaffeeverbands jährlich über 100 Unternehmen am Ehrentag der braunen Bohnen beteiligt und mit Aktivitäten wie Show-Röstungen, Verkostungen, Werksführungen und mehr den Tag gestaltet. Unternehmen sind eingeladen, sich zu beteiligen. Weitere Informationen gibt es beim Deutschen Kaffeeverband und der Veranstaltungswebsite.

CO*OPERATOR GmbH Bremen hat mit sofortiger Wirkung die Vertretung von UNIT45 für Deutschland übernommen.

UNIT45
INTERMODAL INNOVATORS



Angeboten werden fabrikneue, palettenbreite Container aller Art zur Anmietung oder zum Ankauf: die optimale Lösung für Ihre intermodalen Transportprobleme.

- > 40' x 2,5 m x 9'6" Container
- > 45' x 2,5 m x 9'6" Container auch als Curtain Sider oder Double Door Units
- > 45' x 2,5 m x 9'6" Wing Units
- > 45' x 2,5 m x 9'6" Reefer Container als All-Electric oder auch als Diesel-Electric

Container Transport & Logistic GmbH

Innsbrucker Straße 198 · 28215 Bremen · Tel.: (04 21) 1 62 26-0
Fax: (04 21) 1 62 26-20 · www.cooperator.de · info@cooperator.de

VEHICLES  **ONLINE**

Wissen, was bewegt!

www.vehicles-world-online.de

 **ROLAND**
SPEDITION



Service leads.

Ihre logistische Anforderung verstehen wir als Aufschlag, den wir gerne annehmen. Mit unserem erstklassigen Service übernehmen wir das Spiel und führen es für Sie zum gewünschten Erfolg. Auf der Schiene und auf der Strasse - von den Häfen ins Hinterland und retour. Ganz nach dem Motto: Spiel, Satz, Sieg.

Ihr Aufschlag bitte: **Operating ist unsere Disziplin.**

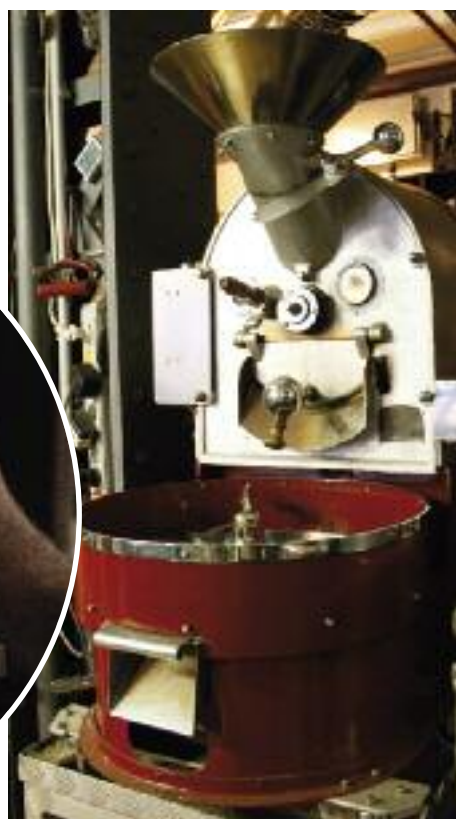
Roland Spedition GmbH - Austria
A-2320 Schwechat, T: (+43 1) 728 37 43, F: 720 22 40
A-5071 Wals bei Salzburg, T: (+43 662) 854 351, F: 854 169
E: office@rolsped.com, www.rolsped.com

www.rolsped.com



Mehr als 800 Aromastoffe wurden in Kaffee identifiziert.

Der Rohkaffee wird geröstet.



Rohkaffee-Einfuhren nach Deutschland

(nicht entkoffeinierter Rohkaffee, à 60-kg-Sack)

Brasilien 2010	6.313.612	34,78 %
Vietnam 2010	3.384.823	18,65 %
Peru 2010	1.335.967	7,36 %
Total 2010	18.152.907	

(Quelle: Deutscher Kaffeeverband/Statistisches Bundesamt)

Boxen für den Bohnenkult

Egal welche Transportverpackung, Hauptlademittel ist heute der 20'-Standardcontainer. Konnten auf Pferdefuhrwerken nur etwa 80 bis 90 Kaffeesäcke transportiert werden, können die Packspezialisten heute zwischen 275 und 320 Säcke oder etwa 20 Big Bags je Stahlbox verstaunen. Mehr und mehr setzt sich jedoch der Transport als lose Ware, also Schüttgut im 21,6-t-Liner-Bag durch. Da in den universellen Transportboxen oftmals zuvor andere Güter in das Anbauland gelangten, ist der Zustand der Boxen ein entscheidender Faktor, denn Kaffee ist nicht nur feuchtigkeitsempfindlich, sondern nimmt auch schnell Gerüche an. Die Container müssen daher trocken, sauber und geruchsfrei sein.

Seeschifffahrt ermöglicht Handel

Wie heute reiste Kaffee bereits in den Anfangszeiten per Seeschiff. Der erste größere Kaffeetransport erreichte Europa 1624 über den Hafen Venedig und eroberte von diesem Zeitpunkt an Europa und schließlich auch Nordamerika. Im Jahr 1673 öffnete mit dem „Schütting“ in Bremen das erste deutsche Kaffeehaus seine Pforten. Um 1850 herum hat Kaffee in Deutschland den Status als Volksgetränk erreicht. Mit der Zeit entwickelte sich Deutschland so zum größten Umschlagplatz für Rohkaffee in Europa. Auf der Überfahrt lauern viele Gefahren. Wichtige Bedingungen für die Qualität des Produkts ist ein temperaturbeständiger und trockener Transport.

Tücken der See

Der Rohkaffee darf keinen extremen Temperaturen oder zu hoher Feuchtigkeit ausgesetzt werden. Damit die sensible Fracht sicher durch das feuchte Meeresklima reisen kann, sind Stellplätze unter Deck bevorzugt. Als Schutz gegen Kondenswasser und der damit einhergehenden Gefahr von Schimmel können Trockenmittel wie Tonerde oder mit Wellpappe verkleidete Containerwände Hilfe bieten. Eine weitere Gefahr sind wie auch bei anderen Gütertransporten Schädlinge, sodass Container teilweise bereits im Ursprungsland oder bei einem Befallverdacht auch im Importland behandelt werden. Dreh- und Angelpunkte der weltweiten Logistik-Kette sind Seehäfen. In Deutschland zählen so Bremen und Hamburg als Kaffeestädte. Das Naturprodukt gilt dabei als hochwertiges Stückgut.

Bedeutende Kaffee-Drehscheiben

Im Hamburger Hafen wurden nach Angaben der Hafen Hamburg Marketing (HHM) insgesamt rund 990.000 t Kaffee umgeschlagen. Der Hafenstandort gilt als eine Drehscheibe für den deutschen, skandinavischen und

osteuropäischen Markt. Mit einer jährlichen Einfuhrmenge von über 700.000 t spielt Hamburg eine zentrale Rolle im Weltkaffeehandel und ist Europas größter Importhafen für Rohkaffee. Im Idealfall sollte Kaffee spätestens 24 Stunden nach dem Löschen der Container von Bord aus den Boxen geladen sein. Hier sind also für die Nachläufe, die per Lkw, Bahn oder Binnenschiff erfolgen, kurze Wege und vor allem gut organisierte Terminabläufe gefragt. Zielorte für diese ersten Hinterlandtransporte sind in der Regel Röstbetriebe oder spezielle Lager mit Silos oder Palettenlager in Hafennähe. Rohkaffee sollte jedoch nach Möglichkeit nicht länger als ein Jahr gelagert werden.

Speicherstadt Kaffeerösterei

Zu den Kunden des Hafens Hamburg gehören z. B. traditionelle Röster, die ihre Kaffees zur direkten Belieferung ihrer Produktion benötigen; zudem Händler und Lagerhalter, die sowohl für Röster als auch für relevante Börsen Kaffee bereithalten.

Ein Beispiel für die Kaffekultur in der Hansestadt ist die Hacienda San Nicolás GmbH. Ursprünglich als Vertriebsfirma in Hamburg für die Vermarktung von Kaffee der damaligen kolumbianischen Muttergesellschaft gegründet, bietet die heutige Firma mit dem Konzept „Speicherstadt Kaffeerösterei“ eine Erlebnis-Gourmet-Kaffeerösterei; deren Angebot vom Ausschank und Verkauf bis zu Events und Seminaren reicht. Hier können die Besucher so die Veredelung der Bohnen erleben und das Aroma genießen – immerhin wurden in geröstetem Kaffee bislang rund 850 Aromastoffe identifiziert.

Veredelte Bohnenkultur

Kaffeemischungen bestehen aus bis zu 20 verschiedenen Kaffeesorten. Gerade bei den „Supermarkt-Kaffees“ ist ein einheitliches Geschmacks- und Aromabild gefragt. Da Kaffee jedoch wie andere Naturprodukte jedes Jahr sehr unterschiedlich aus-

Netto-Importe

Importe abzüglich Re-Exporte von Kaffee in allen Verarbeitungsformen (in 1000 Sack Rohkaffee à 60 kg)

Kaffeejahr 2009/2010

EU insgesamt	40.145
USA	20.079
Deutschland	9081
Japan	6866

(Quelle: Deutscher Kaffeeverband/ICO)

fällt, wird entsprechend gemischt, um das entsprechende Profil zu erhalten. In Deutschland wurden im Jahr 2011 laut Pressemitteilung des Kaffeeverbandes 402.000 t Röstkaffee und 12.650 t purer löslicher Kaffee konsumiert. Etwa die Hälfte des importierten Rohkaffees exportieren die Deutschen jedoch nach der Veredelung in andere Länder. Entkoffeinierter und löslicher Kaffee sind dabei besondere Exportschlager.

Kaffee als Wirtschaftsfaktor

So leistet die deutsche Kaffeebranche einen deutlichen Beitrag zum Bruttosozialprodukt. Nicht zu unterschätzen ist auch die sogenannte Kaffeesteuer, die in Deutschland erhoben wird und letztlich die Gastronomie. Insgesamt dennoch nur ein Punkt für den Wirtschaftsfaktor Kaffee. Nicht zu unterschätzen ist die anregende Wirkung durch den Konsum, von dem letztlich auch Unternehmen außerhalb der Branche profitieren. Denn auch hier beginnt der Arbeitsalltag oft mit einer dampfenden Tasse Kaffee.

LOGISTIK ...

beginnt bei uns mit **A** wie Abholung und endet mit **Z** wie zufriedener Kunde.

Rundum-Service zu Land, zu Wasser und kombiniert

www.hgk.de



INTELLIGENT VERNETZT



NORDDEUTSCHE *Aroma* WÄCHTER

Porträt. In einer Zeit, in der Kaffee in Deutschland noch einen Geschmack von Luxus hatte, bewies die Berthold Vollers GmbH mit ihren Leistungen bereits das Gespür für das aromatische Handelsgut. Ein Logistik-Angebot rund um ein Produkt, das auch heute stetig neue Anforderungen stellt.



Das Vollers-Servicespektrum um den Kaffee

COMMODITY	STANDORT	SERVICE
Kaffee	Amsterdam, Antwerpen, Bremen, Hamburg, Moskau, Riga, Rotterdam Tallinn, Trieste	Reinigung, automatische Be- und Entladung, Bulk-Handling, Containertrucking, Einlagerung und Bemusterung auch für LIFFE und ICE, IFS-zertifiziert (Bremen und Hamburg in Vorbereitung), Im- und Exportabwicklung, Lagerscheinerstellung Mischungen, Qualitätskontrolle, Reinigung (Entsteinungen), Transporte, Silotransporte, Frachtvermittlung



Leistungen rund um Rohkaffee sind seit 80 Jahren eine Spezialität von Vollers.

Im Jahr 1932 ging die Firma Berthold Vollers hauptsächlich als Lager- und Transportspezialist für Rohkaffee an den Start. Mit seinem Stammhaus in Bremen-Überseestadt hat der Spezialist direkt in einer der deutschen „Kaffeestädte“ seine Zentrale. Die Leistungspalette des heute umfassend operierenden Logistikers reicht dabei inzwischen von der Lagerung und Distribution, der Dokumenten- und Zollabwicklung über das Bemustern, Verwiegen, Mischen und Veredeln bis zum verkehrsträgerübergreifenden Transport. Eines hat sich dabei in den vergangenen 80 Jahren nicht verändert: ein wachsamer Blick auf die Qualität des sensiblen Naturprodukts.

Ausgefeiltes Kaffeenezwerk

Über die Standorte Hamburg und Bremen schlägt Vollers mehrere 100.000 t Rohkaffee im Jahr um. Die Stadt an der Weser ist dabei der größte Standort für Entkoffeinierung. Der Kaffeespezialist lagert dabei auch börsennotierte Kaffees (ICE, LIFFE). Speziell für Kaffee hat der Logistiker Silos, Lagerhäuser und Container. Von den norddeutschen Seehäfen bringt Vollers den Kaffee schließlich – teilweise mit der eigenen Lkw-Flotte – in verschiedenste Regionen in Deutschland. Aber auch um den europaweiten Versand und den Export in alle Welt kümmern sich die Spezial-Logistiker. Neben den beiden deutschen Häfen spielt Kaffee z. B. auch an den Vollers-Standorten in Antwerpen, Rotterdam, Trieste und besonders in Moskau eine Rolle. So hat die Gruppe in der russi-

Zentrale Lage des Vollers-Gebäudes in einer der „Kaffeestädte“.

(Fotos: Vollers)



schen Metropole Experten für Kaffee, den russischen Import, Transport und die dortigen Gesetze.

Bulk- statt Sackware

Kaffee ist ein bedeutendes Handelsgut, das sich aus der deutschen Wirtschaft kaum mehr wegdenken lässt. Auch, wenn dies über die Jahrzehnte unverändert blieb und wohl auch bleiben wird, hat sich bei der Logistik selbst einiges verändert. Als aktuelle Trends sehen die Experten von Vollers beispielsweise die Zunahme des Handels als lose Ware. Dieser steigende Bulkanteil fordert die Branche zugleich heraus, denn für die richtige Lagerung des Produkts steigt die Nachfrage nach Silokapazitäten, die es entsprechend zu schaffen gilt.

Kleinstmengen und Nachhaltigkeit

Während hier die Masse des Kaffees deutlich zu sehen ist, wächst gleichzeitig auf der anderen Seite der Anteil an Spezialitätenkaffees für Kleinröster. Auch für diese kleinteiligen Sack- und Fasswaren besonderer Kaffees müssen Logistiker wie Vollers entsprechende Lösungen im Programm haben. Der dritte Trend fällt mit einer zunehmenden Menge an zertifizierten Kaffees

unter das Stichwort Nachhaltigkeit. Drei Trends, die sich nach derzeitiger Einschätzung von Vollers auch in Zukunft weiter verstärken könnten.

Auch das Spektrum der Güter, die Vollers für seinen internationalen Kundenstamm handhabt, wurde stetig ausgebaut. Hierzu zählen aktuell Kakao, Tee, Backsaaten, Tabak, Baumwolle, Wolle, Garne, Metalle und verschiedene Stückgüter. So stehen in Bremen neben Kaffee z. B. Tee und Food, in Hamburg Kakao und Nüsse im Fokus. Hafentypischerweise steht Amsterdam ganz im Zeichen des Kakaos und der Tallinner Standort in einem privaten Hafen bildet einen Kakaogateway in die GUS.

Noch mehr Spezialitäten

Weitere Spezialisierungen sind beispielsweise in Bremen und Antwerpen der Truckingbereich, in Hamburg Containerfreightservices und Containerpacking sowie der Kühlhausbereich in Riga. Der lettische Standort bietet dabei zudem auch den Zugang zum russischen Schienennetz. Auch diese Angebote im Netzwerk bieten Möglichkeiten rund um die beliebten Kaffeebohnen. Denn auch nach acht Jahrzehnten bringt der norddeutsche Logistiker das Aroma von Kaffee zu zahlreichen Genießern.

**Alle Leistungen
inklusive Zertifikat**

**Sie importieren?
Freimessung aller
Gase just in time!**

**Befall auf Rohware?
Begasung von Containern
und Sackstapeln!**

**Schädigende Gase?
Wir filtern
umweltgerecht ab!**




S & A
Service und Anwendungstechnik GmbH
schützt...

**Sie exportieren?
Begasung in 36 h
(auch Stückgut)!**

**Sie brauchen ISPM 15?
Hitzeverfahren in 4 h!**

S & A
EFFIZIENT - SCHNELL - SICHER
An der Ziegelei 47 · 27383 Scheeßel

Zentrale
Tel.: 04263 3017-0
Fax: 04263 3017-40

Büro Hamburg
Tel.: 040 784200
Fax: 040 7892573

E-Mail: info@s-und-a.de

Weitere Infos auch unter www.s-und-a.de
oder via **QR-Code** direkt aufs Smartphone:





Veredelungs-
TOUREN



Porträt. „Darf ich Ihnen eine Tasse Kaffee anbieten?“ Nicht nur bei der Diedrich Meyer GmbH & Co. KG eine Frage, mit der so manches Geschäftsgespräch beginnt. Doch bei den Spezialisten ist Kaffee auch im Geschäftsalltag festes Programm. „Kann ein Mensch in seinem Leben einen Kaffeecontainer leeren?“ Auch diese Frage stellt Geschäftsführer Döhren gern. Denn alleine die Bremer Spedition transportiert heute bei 90 Prozent der täglich anfallenden 50 Lkw-Touren die beliebten Bohnen.

Jürgen Döhren, Diedrich Meyer GmbH & Co. KG, weiß worauf es beim Kaffee ankommt.



Eine Rechenaufgabe mit erstaunlichem Ergebnis: Rechnen wir mit 20 t Röstkaffee pro Container und 7 g Röstkaffee pro Tasse, wären dies rund 89 Tassen Kaffee jeden Tag über 88 Jahre. Wobei in diesem Fall wohl eindeutig die entkoffeierte Variante zu empfehlen wäre.

Bremen ein Zentrum der Kaffeeveredelung

In Bremen kein Problem, haben in der Hansestadt doch drei weltbekannte Entkoffeinierer ihren Sitz. Auch für Diedrich Meyer ein weiterer Vorteil: Denn die weiterverarbeitete Kaffeeverarbeitete bedeutet zusätzliche interne Transporte; und Kaffee-

transporte sind bereits seit 1897 die Spezialität des familiengeführten Traditionsbetriebs. Mindestens seit 1899 ist das Unternehmen dabei auch mit dem Traditionsnamen Jacobs verknüpft. Damals begann die spezielle Transportgeschichte zunächst mit Pferd und Wagen.

Kaffee in der Box

Es folgten Lkw, Sattelzüge, Planenaufleger und nicht zuletzt trat in den 1980er-Jahren vor allem der Container seinen Siegeszug in der Kaffee-Logistik an. Im Importbereich sind dabei vor allem 20'-Standardcontainer mit Liner Bags für den Kaffee-



Der 66-t-Kaffeezug ermöglicht gleich zwei Boxen zu transportieren.



transport als lose Ware im Einsatz. Vor einigen Jahren hatten Reedereien bei Bremer Importeuren angeregt, auf 40'-Container umzusteigen. Denn zwischen Export- und Import-Containergrößen der Kaffeeländer herrschte eine Imbalance: Die Importwaren kamen vor allem in den größeren 40'-Boxen, während Kaffee klassisch im TEU reist. Die Idee scheiterte zunächst – unter anderem an den Gewichtsbeschränkungen für den Straßenverkehr. So ist weiterhin der TEU statt dem „FEU“ die Maßeinheit im internationalen Kaffeetransport.

Die veredelte Exportware

Auf Exportseite sind inzwischen verstärkt Big Bags mit Kaffee in den 20'-Boxen gestaut. Früher füllten die Röstereien den veredelten Kaffee für den Export wieder in Jutesäcke – heute ist auch hier mehr Größe mit entsprechend geringerem Arbeitsaufwand beim Befüllen gefragt. Den Transport der Import- oder Ex-

portcontainer zwischen Häfen, Röstereien, Entkoffeinierern und Lagern ist, wie schon angesprochen, Spezialität von Diedrich Meyer. Die Aufträge erhält die Spedition zu 60 Prozent aus der Industriebranche, zu 30 Prozent von Reedereien und etwa 10 Prozent von anderen Speditionen und Logistikern. Die Überseecontainer kommen von Bremerhaven per Binnenschiff, von Hamburg per Bahn nach Bremen, wo Diedrich Meyer die Container mit seiner Spezialflotte z. B. am J. Müller Weser Terminal übernimmt. In eiligen Fällen holen die Trucker die Container auch direkt in den Seehäfen ab.

Eine spezielle Flotte

Zum Standardfuhrpark für den Kaffeecontainertransport zählen heute 19 Mercedes-Benz-Sattelzugmaschinen und 21 Zweiachselektrokipphassis. Speziell für Flüssigkaffee hat die Bremer Spedition einen Tankauflieger und einen 20'-Tankcontainer. Weite-

Traditionell mit Kaffee verbunden.



re Chassis, Planen-, Silo- sowie Walking-Floor-Auflieger und Container gehören ebenfalls zur Flotte. Bei einem Großteil des Equipments setzt Diedrich Meyer als Partner auf Eggers Fahrzeugbau aus Stuhr. Das erste Kippchassis kam bereits 1989 in den Fuhrpark. Besonders mit Blick auf den steigenden Transport als lose Ware, erwies sich auch dieser Chassistyp in den letzten Jahren als deutlich im Trend. Erspart das direkte Kippen doch zusätzliche Zeit und Arbeitskräfte bei der Entladung der Container.

Fahrertraining inklusive

Drei seiner Zugmaschinen hat die Spedition mit Fleetboard ausgerüstet, um das Fahrverhalten im Blick zu behalten und gegebenenfalls mit Schulungen gegensteuern zu können. Jährliche Schulungen gehörten dabei bereits vor den Regelungen für EU-Berufskraftfahrer zum Unternehmenskonzept. Bei den Vor- bzw. Nachlauftransporten im Kombinierten Verkehr innerhalb von 150 km können die Bremer dabei bis zu 44 t Gesamtgewicht über die Straßen steuern. Doch bei Diedrich Meyer geht es sogar in einem Spezialfall mit noch mehr Gewicht, denn seit mehreren Jahren verfügt das Bremer Unternehmen über eine Ausnahmegenehmigung, dank der die Spedition zwischen dem Terminal J. Müller Weser und einer Großrösterei in Bremen-Hemelingen gleichzeitig zwei Container Rohkaffee mit einem Zug transportieren darf.

Bremer Ausnahmegewicht

Dabei ist nicht nur die mögliche Gewichtssteigerung eine Besonderheit. Der 66-t-Kaffeezug basiert auf einer speziellen Version einer Volvo-Zugmaschine und speziellem Kippchassispatent mit Selbstlademöglichkeit aus den Niederlanden. So kann der Spezialzug nicht nur die Fahrten reduzieren, sondern gleichzeitig auch unabhängig von Umschlagequipment Container aufnehmen und absetzen und den Rohkaffee an den Anlagen der Rösterei abkippen. Ob Spezialzug- oder Kippchassisanlieferung – einige Abnehmer haben fest vorgegebene 30-Minuten-Annahmerhythmen – wer hier zu spät kommt, stellt sich im Extremfall hinten an, damit die Kette nicht verzögert wird.

Sauberkeit stets im Fokus

Bevor der Fahrer den Liner Bag aufschlitzt und mit der Entladung beginnt, wird von dem Kaffee zuerst eine Probe genommen. Wie lange die Entladung eines Containers dauert, hängt von der Anlage ab: Während moderne Anlagen 21,6 t Kaffee in einer halben Stunde annehmen können, fallen an älteren Anlagen durchaus bis zu 1,5 Stunden an. Ist der Container leer, entfernen die Fahrer das Kaffeeinlet und fegen die Stahlboxen aus. Eine

HLS Container Bremen Tel.: +49 (0) 4 21/6 59 90-14
 Diedrich-Rebetje-Str. 18 Fax.: +49 (0) 4 21/6 59 90-29
 D-28759 Bremen www.hls-container.de
 E-Mail: kerstin.wacker@hls-container.de



> neue und gebrauchte ISO-Container
 > Boxen > Open Top > Reefer

BASEL | WEIL | KEHL | STRASBOURG | OTTMARSHEIM
 ... sowie an der gesamten Rheinschiene



BUTT GmbH Tel.: +49 (0) 44 35 9818-0
 Zum Kuhberg 6-12 Fax: +49 (0) 44 35 9618-15
 D-36187 Großbeeren butt@butt.de, www.butt.de

MUV TRAILER
 www.muv-trailer.de

PRÄSENTATIONSTOUR

Wir kommen zu Ihnen!
 vom 03.- 08.09.2012

Im Gepäck:
 unser **Schiebeschassis Euro 902 KS**

Vereinbaren Sie gleich einen Termin:
 Tel.: 037296 / 931 580
 Email: jens.goerg@muv-siegmars.de





**Das Joloda-Hubsystem
auf dem Firmengelände. (Fotos: Diedrich Meyer, sh, ah)**

staubige Angelegenheit. Daher tragen die Mitarbeiter auch einen entsprechenden Atemschutz.

Vorratsschutz für Qualität

Der normale Transportfluss kann bei Kaffee wie auch bei anderen Güterimporten stocken, wenn Schädlinge aus Übersee im Container vermutet werden. Denn sowohl mit Blick auf die Qualität der Transportwaren als auch zum Schutz der heimischen Flora und Fauna, ist den blinden Passagieren die Einreise verweigert. In diesem Fall geht der Container vor der Entladung zunächst zum firmeneigenen Begasungsplatz.

Mithilfe eines elektrohydraulischen Hubsystems von Joloda kann Diedrich Meyer die Container auch hier ohne Krane oder

Reachstacker umschlagen. Für die Containerbehandlung kommen Experten von der Deutschen Gesellschaft für Schädlingsbekämpfung mbH (DGS) zum Unternehmen, sodass die Container spätestens nach einer Woche garantiert schädlingsfrei zu ihren endgültigen Zielen weiter transportiert werden können. Auch beim Lebensmittelexport wird dieser Service zunehmend stärker in Anspruch genommen.

Herausforderungen

Eine weitere Herausforderung sind die stetig größeren Volumen, die von Megaschiffen an Land kommen und in zunehmend kleineren Zeitfenstern voll und leer zu den Kunden gebracht werden müssen. Ein kontinuierliches Fahren ist so für die Transporteure kaum mehr möglich. Damit keine zusätzlichen Lagerkosten entstehen, ist es wichtig, dass die Container nach dem Löschen nicht länger als drei Tage auf den Terminals verbleiben. Damit die Container mit dem Kaffee das Hafengelände verlassen dürfen, müssen jedoch alle Papiere für die Verzollung vorliegen. Diedrich Meyer nutzt daher jede Chance bei der Erstellung der Papiere zu unterstützen, um ein ausgewogenes Arbeiten zu ermöglichen.

Noch ein Nadelöhr

Aber auch hausgemachte Probleme bei Containtertransporteuren führt Döhren an: Nach wie vor rechnen viele Lkw-Unternehmen nicht, sodass sich das Preisgefüge auf der Straße ebenfalls weiterhin als Nadelöhr erweist. Dennoch ist Döhren besonders mit Blick auf die Kaffee-Logistik in Bremen, einem Zentrum der Veredelung, optimistisch und trinkt selbst gerne die eine oder andere Tasse Kaffee.



Vorratsschützer

●●● Eine Station der internationalen Logistik-Kette

Mittel- und Südamerika, Westafrika und Indonesien zählen heute zu den Hauptproduktionsstandorten für Kaffee. Eine der nächsten Stationen auf dem Weg nach Europa ist oftmals der Hamburger Hafen, wo importierter Rohkaffee überwiegend bis zum Weiterverkauf für den deutschen, skandinavischen und osteuropäischen Markt lagert. Rund um die Anlandung, Lagerung und Verarbeitung des Rohkaffees besteht eine spezialisierte Logistik-Kette – zu der auch die Schädlingsbekämpfung gehört. Denn neben den fachgerechten Prozessen in der Lagerhaltung ist wie auch bei anderen Gütern besonders auch die Bekämpfung von Schadinsekten nötig, um Qualität und Warenhygiene über einen langen Zeitraum zu ermöglichen.

Verschiedene Möglichkeiten. Als Spezialist in der Schädlingsbekämpfung und im Vorratsschutz ist die Firma S&A bekannt. Bei Befall der Partien mit Schadinsekten ist es oberstes Ziel, die Ware vor Verlusten zu bewahren und für eine qualitativ und hygienisch einwandfreie Ware zu sorgen. Je nachdem, ob es sich um ökologisch gewonnenen oder konventionell angebauten Kaffee handelt, wenden die Spezialisten entsprechende Verfahren an.

Mit eigenem Verfahren. Seit 20 Jahren entwest die S&A mit dem eigens zugelassenen Pflanzenschutzmittel Frisin. Die Spezialisten decken dabei befallene grüne Kaffeebohnen in Säcken oder als lose Ware luftdicht mit Spezialfolie ab. Die ausgebildeten Begasungstechniker setzen das hochwirksame Gas zum Abtöten der Insekten ein. Nach ca. zweieinhalb Tagen ist laut S&A eine absolut schadfreie Kaffeepartie das Ergebnis.



Die Spezialisten von S&A haben für den Kampf gegen Schädlingbefall des empfindlichen Naturprodukts Kaffee verschiedene Verfahren. (Foto: S&A)

Spezielle Anforderungen. Für die ökologische Behandlung von Nahrungsmitteln ist die S&A seit 2001 nach Bio-Verordnung zugelassen und registriert. Den Bio-Kaffee aus Containern nimmt das Scheeßeler Unternehmen hauptsächlich am Firmensitz an und entwest diesen mit Inertgasen. Ob konventionell oder ökologisch angebauter Kaffee, die Maßnahmen rund um das Produkt Kaffee führen die Schädlingsbekämpfer nach dem HACCP-Konzept durch. Auch S&A unterliegt mit ihrer Dienstleistung den geltenden EU-Vorschriften und hält nach eigenen Angaben ein Höchstmaß an Sorgfalt ein und dokumentiert jede Tätigkeit am Kaffeeprodukt – damit wir auch in Zukunft hochwertigen Kaffee an unseren Tischen genießen können.

An advertisement for ALTEC featuring three small images: a yellow forklift, a person operating a machine, and a large industrial container. The central text provides contact details for ALTEC in Singen.

ALTEC
Rudolf-Diesel-Str. 7 D-78224 Singen
Tel.: 07731/8711-0 Fax: 8711-11
Internet: www.altec-singen.de
E-Mail: info@altec-singen.de
VERLADETECHNIK

Wissen, was bewegt!

www.vehicles-world-online.de



Freie Fahrt **KURS IAA**

Messevorschau. „Nutzfahrzeuge: Motor der Zukunft“ lautet das Motto der 64. Auflage der IAA Nutzfahrzeuge. Ab dem 20. September 2012 steht das Messegelände in Hannover wieder ganz im Zeichen der mobilen Branche. Das Motto zeigt sich dabei gleich mit mehrfachen Bedeutungen.

Das Motto der IAA 2012 steht für die enorme Innovationskraft der Branche und die hohe Effizienz des Nutzfahrzeugs“, erklärt Matthias Wissmann, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) zu den Schwerpunkten der diesjährigen Messe. Er fährt

fort: „Die ‚Motoren der Zukunft‘, zum Beispiel die neuen und sauberen Euro-6-Aggregate, werden auf der IAA gezeigt. In Hannover werden spannende Weltpremierer zu sehen sein. Wir erwarten neue Vorschläge zur Optimierung der Aerodynamik, wir werden die Fortschritte bei al-

ternativen Nutzfahrzeugantrieben erleben – von Erdgas und Hybrid über Wasserstoff bis zur Elektromobilität. Zudem werden Innovationen für noch mehr Sicherheit vorgestellt.“

Sehen und selbst erleben

Welche Möglichkeiten alternative Antriebe und die Elektromobilität bei Nutzfahrzeugen bieten, zeigt die Fachmesse dabei sowohl theoretisch als auch praktisch auf. Denn neben dem Fachkongress Elektromobilität stehen Elektro-Probefahrten und die Innovationsbühne auf dem Plan, um Innovationen in Nutzfahrzeugen erlebbar zu machen.

Auf dem Ausstellungsparkett erwartet Veranstalter VDA dabei insgesamt mehr Aussteller als zur IAA 2010, die mit 1751 Ausstellern gestartet war. Viele der Aussteller planen dabei laut dem Verband größere und aufwendigere Stände als vor zwei Jahren. Der Großteil der Aussteller kommt dabei nach wie vor aus dem Inland, rund



60 Prozent der Aussteller stammen aus der EU, gefolgt von Asien mit ca. 30 Prozent Ausstelleranteil.

Internationaler Anteil

Stark vertreten sind auch in diesem Jahr wieder Unternehmen aus der Türkei, Italien und China. Die Bedeutung der Internationalität spiegelt sich auch im Fachveranstaltungsprogramm mit dem Indien-Tag (21. September), dem Türkei-Tag (24. September) und dem China-Tag (26. September). Auch für die Branche rund um internationale Containerverkehre hat die IAA 2012 wieder einiges zu bieten. Angefangen bei Herstellern von Trucks, Anhängern und Aufbauten bis zu Telematik- und Transport-Logistik-Lösungen. Schon im Vorfeld der Messe haben beispielsweise mehrere Containerchassishersteller in den letzten Wochen neue Chassistypen vorgestellt. Hierzu mehr auf den Folgeseiten.

Mehr zu Container und Co.

Doch zunächst zurück zur IAA, denn auch unter den Fachveranstaltungen im Rahmenprogramm finden sich Themen, die für die Containerbranche Interessantes bieten können. Ob Ladungssicherung, Lang-Lkw, Gefahrguttag, Financial Services im Nutzfahrzeuggeschäft oder Seehafenhinterlandverkehre – hier kann es



Die Messe bietet auch verschiedenes rund um Containerverkehre. (Fotos: VDA, fh, sh)

sich für Intressierte durchaus lohnen, den Messebesuch im Vorfeld genau zu planen, um hier dabei zu sein.

Tipps zur Vorbereitung

Apropos Besuchsplanung, hier hat der VDA für dieses Jahr noch einen besonderen Tipp: Zur IAA Nutzfahrzeuge gibt es erstmalig eine offizielle App inklusive Navigationsfunktion, Standortlokalisierung, Gelände- und Terminplan sowie Such-

funktion nach Ausstellern, Marken und Produkten – eine Unterstützung zur Vorbereitung und während des Besuchs. Die App soll ab Mitte August erhältlich sein. Das Ausstellerverzeichnis kann auf der Veranstaltungsw Webseite eingesehen werden. Zudem können Interessierte den Ausstellerkatalog erwerben, der dann etwa ab Ende August ausgeliefert werden soll. Eintrittskarten können online oder an den Tageskassen erworben werden.



Lift up your profit!

Besuchen Sie unseren Stand auf der IAA in Halle 25, Stand B19

**D-TEC
für effiziente
Gülletransporte!**



Hogeveldseweg 5a P.O. Box 110 4040 DC Kesteren The Netherlands t +31 (0)488 410 864 f +31 (0)488 483 017 info@d-tec.nl www.d-tec.nl



Der neue Typ
Containerchassis
D-Tec Flexitrailer Traction.



Neues Chassis von D-Tec – S-Line Flexitrailer LS. (Fotos: D-Tec)

Leicht und komfortabel

Fahrgestelle. Kurz vor der IAA hat die holländische Firma D-Tec gleich mehrere Neuheiten angekündigt. Die aktuelle Entwicklung heißt S-Line und soll nach Angaben des Herstellers einen geringeren Kraftstoffverbrauch haben. Der neue S-Line Flexitrailer LS ersetzt den aktuellen D-Tec Euroflex.

Der S-Line Flexitrailer HD ersetzt den aktuellen D-Tec Flexitrailer und soll ab Ende 2012 verfügbar sein. Der D-Tec Flexitrailer S-Line bringt 4,6 t auf die Waage, was nach Aussage von D-Tec und Berechnungen von Nordic Road and Transport Research, NEA und Ricardo zu einem geringeren Kraftstoffverbrauch führt und rund 1500 l Diesel im Jahr einsparen lässt. Neben der Kraftstoffeinsparung wurde in der neuen Konstruktion auch der Nutzungskomfort berücksichtigt. Die

Verriegelung an der Vorderseite ist so gemacht, dass der Fahrer beim Verstellen der Länge einmal weniger aussteigen braucht. Die Kurbel und der Verriegelungsstift an der Rückseite sind so integriert, dass mit einer Handlung der hintere Teil sowohl ausgezogen als auch verriegelt werden kann. Durch den längeren Radstand ist der Transport von 20'-Container heckbündig auf dem eingezogenen Flexitrailer möglich. Auch für 45'-Container sind zwei Achsstände möglich.

Kraftstoffeinsparung – D-Tec führt Tests durch

Solche Faktoren wie Luftwiderstand, Fahrwiderstand, Beschleunigung und Höhenunterschiede sowie Accessoireverbraucher beeinflussen den Kraftstoffverbrauch. D-Tec hat diese Faktoren in ihren Tests berücksichtigt. Das Ergebnis: Mit einem D-Tec Flexitrailer LS mit 4,6 t Gewicht

können 1000 l Diesel pro Jahr eingespart werden. Ein Beispiel mit einer Fahrstrecke von 140.000 km/Jahr mit einem Trailer, der 1000 kg leichter ist, bei dem die zusätzliche Nutzlast nicht genutzt wird. Ausgegangen wird von einem Kraftstoffverbrauch von 0,7 l/100 km und ei-

nem Literpreis von 1,20 Euro. Dann ergibt sich eine Ersparnis von $0,7 \cdot 140.000 / 100 = 980$ l Kraftstoff pro Jahr, also 1200 Euro pro Jahr. Dabei halten auch die Reifen und die Bremsen ca. drei bis vier Prozent länger, da sie ständig etwas weniger belastet werden.



Der D-Tec Flexitrailer LS bietet durch seine Flexibilität verschiedene Transportvarianten.

Weiteres Chassis

Ein Flexitrailer Traction mit 4,5 t wird neu eingeführt und auf der IAA vorgestellt. Laut D-Tec-Produkt-Manager Elbert Folmer wird damit eine optimale Zugkraft der Zugachse erzielt. Der neue Typ Containerchassis ist eine Lösung für den oft zu geringen Satteldruck beim Transport von 20'-Containern heckbündig. Insbesondere in hügeligem Gebiet und bei Glatteis ist es wichtig, dass ausreichend Druck auf die Zugachse ausgeübt wird. Das Funktionsprinzip ist mit dem D-Tec Flexitrailer nahezu identisch. Das Chassis wurde auf einem zentralen Mantelrohr fixiert, mit Ausziehmöglichkeiten vor und hinter den Achsen. Neu ist, dass der 20'-Container nicht hinter dem Hals, sondern auf den Hals gesetzt wird. Um dies zu ermöglichen, kann der vordere Twistlockbalken von der 40'-Position vorne am Schwanenhals nach hinten geschoben werden.

Das ATO-System

Als Ergänzung zu den neuen Containertrailern liefert D-Tec ein ATO-System (Advanced Traction Optimization). Mit dem ATO-System wird der Achsstand dynamisch beeinflusst. Bei ATO geht es um eine automatische Liftachsenregelung, die nicht nur die Liftachse auf den Boden setzt, sondern auch stufenlos die Achsenbelastung von Achse eins regelt, und zwar so, dass Achse eins minimal belastet wird und möglichst viel Last auf den Sattel und auf die Antriebsachse verlegt wird. Damit ist eine Zunahme des Satteldrucks bis zu 30 Prozent möglich. Das ATO-System wirkt permanent und ist unabhängig von der Geschwindigkeit. Laut Anbieter hat die Antriebsachse des Schleppers somit mehr Zugkraft.



In meinem Terminal,
nur das **ORIGINAL**

Unerreicht in Zuverlässigkeit und Servicestärke
Das Original - made by Kalmar



Mieten, kaufen, leasen

Firma	Angebot/Leistungen	Besonderheiten/Spezialitäten
A-Tainer & Service Containerhandel & Vermietung D-22113 Hamburg	Vermietung und Handel mit 8-, 10-, 20- und 40'-Box, HC, PW-Box, Opentop, Kühler, Flats, Isolierer- und Aufenthaltscontainer.	Persönliche Beratung, Depotservice, Anlieferservice; gern werden auch Sonderwünsche erfüllt.
Caru Containers R. Thollembeek D-71157 Hildrizhausen	Raum- und Containerlösungen für technische Anlagen, Lagerung und Transporte, See- und Lagercontainer (in Depots in Moerdijk, Rotterdam und Antwerpen), Spezialcontainer (für Technik im Anlagen- und Maschinenbau), Schnellbaucontainer.	Mehr als 20 Jahre Erfahrung, Planung, Herstellung und Vertrieb von technischen Stahlcontainern und Sofortraum – Lösungen, Beratung und europaweiter Montageservice, Entwicklungen nach Kundenwunsch.
CHS Container Handel GmbH D-28239 Bremen	Vermietung/Handel/Sonderbau: Alle Arten von Seecontainern für Transport- und Lagerzwecke, wie z. B. 20- und 40'-Standardcontainer, 20'-Reefercontainer, Hardtop, Opentop, Openside, Sidedoor, 45'-DV+High-Cube, 13,60-m-Container, Selfstorage oder Raumelemente.	Lackierung, Ausstattung und Umbau nach Kundenwunsch, zertifiziert durch Germanischen Lloyd (darf CSC-Prüfungen vornehmen), weltweite Lieferung.
Containex Container-Handels-gesellschaft m.b.H. A-2355 Wiener Neudorf	Verkauf/Vermietung/Leasing: Containeranlagen, Büro-, Sanitär-, WC-, Lager-, Material- und Seecontainer.	Über 30 Jahre Erfahrung im Containerhandel; europaweite Lieferung direkt oder über ausgewählte Handelspartner; persönliche Betreuung vor Ort.
Container Rent Petri KG D-57562 Herdorf	Raum-, Lager-, Sanitär-, Schul- und Kiga-Container, Schwarz-Weiß-Schleusen, Tanks, Officeanlagen, umfangreiches Zubehör.	Schnelle, flexible Montage/Lieferung, Office mit Wechselwandsystem für individuelle Raumgestaltung usw., Schwarz-Weiß-Schleusen vor allem für stark verschmutzte/kontaminierte Einsatzbereiche.
Contargo AG CH-4019 Basel	20'-DV; 20'-DV Used Quality A+B+Export Quality; 20'-OT Quality B+Export Quality; 40'-DV New 40'-DV Used Quality A+B+Export Quality; 40'-HC New; 40'-HC Used Quality A+B+Export Quality; 40'-OT Original, Used Quality B+Export Quality; 40'-OT Rebuild Used Quality B+Export Quality; 40'-Flatrack Used; 20'-Flatrack Used, weitere auf Anfrage.	Alle Container mit CSC (mindestens drei Jahre); verfügbar innerhalb von zehn Tagen.
Contargo Ludwigshafen GmbH D-67065 Ludwigshafen	Lang- und Kurzzeitvermietung von Lagercontainern (20- und 40'-Box).	Containertransporte (bei Bedarf Anlieferung/Abholung mit Selbstlader-Lkw), Containerreparaturen (eigene Werkstatt).
Contargo Rhein-Main GmbH D-56070 Koblenz	An- und Verkauf von neuen und gebrauchten Übersee-, Lager-, und Spezialcontainern (Opentop Original und Rebuild, Flatracks, Kühlcontainer) aller Größen.	Besichtigung und Auswahl vor Ort möglich, Beratung, Zustellung per Kran-Lkw, CSC-Abnahme durch eigene M&R-Abteilung.
Contargo Wörth-Karlsruhe GmbH D-76744 Wörth	An-, Verkauf und Vermietung von Iso-Seecontainern und Wechselbrücken in verschiedenen Qualitäten: neu, gebraucht, Export – eine Reise mit CSC und Lagerqualität.	Beratung und Betreuung, Belabelung mit Änderung des check digits für Export, Containertransporte mit Anlieferung und Bereitstellung, Seitenlader, Motorwagen mit Kran, eigene Reparaturwerkstatt.
Co*Operator Container Transport & Logistic GmbH D-28215 Bremen	Vermietung/Leasing/Handel weltweit: 8 bis 45'-Standard-, Hardtop-, Opentop-, High-Cube-Container, 40' x 2,50 m x 9'6" und 45' x 2,50 m x 9'6" palettenbreit, 45' x 2,50 m x 9'6" Curtainside-, Kühlcontainer, Swap Bodies, Flatracks, Plattformen, Büro-Mannschaftscontainer, Roll-, Skeletal-, Cornerless- und Industrialtrailer, Multitrailer-Train-Systems, Custom-built und special trailers, Goosenecks.	Agent für Unit45/Rentalworld/GAC-SMHI, Sonderbauten, -größen und -farben möglich, Beratung, Komplettservice, inklusive Verzollung, weltweite Lieferung: per Lkw (auch mit Selbstladekran), Barge und Bahn, weltweites Containerdepotverkaufsnetzwerk, Schiffsrouuten-, Schiffperformance-Optimierung, Weather-Routing und Bunkersavingtools, Containerersatzteile.
CST GmbH, Container-Speditions- und Transportges. mbH D-21107 Hamburg	Vermietung/Leasing/Handel: 10-, 20-, 40- und 45'-Container (Standard), High-Cube-, PW-, Opentop-, Kühlcontainer, Büro- und Tankcontainer, Flat-/Plattform, Wechselbrücken (Swap Bodies), Isoliercontainer.	Depot, Einlagerung, Reparatur (eigene Werkstatt), Umbau, Lackierung, Sonderbau/Spezialcontainer aller Art (z. B. Reifencontainer), Genset-Vermietung, Lieferung/Transport (auch inklusive Abladen) per Lkw, Barge und Bahn.
Deutsche Industriebau Group D-59590 Geseke	Vermietung/Verkauf/Leasing/Handel mit neuen und gebrauchten 8-, 10- und 20'-Seecontainern, Büro-, Lager-, Sanitär-, Material-, Verkaufs- und Baustellencontainern sowie Containeranlagen.	Seit 40 Jahren Modul- und Stahlsystemgebäude; Bürocontainer, Pavillons und Seecontainer runden das Programm ab.
DLM GmbH Containerhandel und Vermietung D-28197 Bremen	Verkauf und Vermietung von neuen und gebrauchten Seecontainern aller Art.	Organisation von Containertransporten mit Gestellung und europaweiten Lastläufen. Anlieferung auch mit Seitenlader/Kranwagen, europaweites Netzwerk.

Firma	Angebot/Leistungen	Besonderheiten/Spezialitäten
Ela Container GmbH D-49733 Haren	Vermietung/Verkauf: Büro-, Mannschafts-, Wohn-, Sanitär- und Lagercontainer; Offshore- und Sondercontainerbau, Kindergärten, Schulen, Bankgebäude, Jugend- und Freizeiträume, Seniorenresidenzen.	Ela-Premium-Mietcontainer sind 0,50 m breiter – dadurch bis zu 25 Prozent Einsparmöglichkeiten; Lieferung sofort, europaweit, werkseigene Lkw mit Ladekran, per Bahn und Schiff.
Gas Equipment Rental GmbH & Co. KG D-40880 Ratingen	Vermietung/Leasing, 20'-Gastankcontainer T50 mit ca. 24 m ³ , Schwallwände, nicht isoliert, Druckstufen 15,1/24,5/34,5 bar working pressure, mit Zinklining, weltweite Zulassung u. a. für Kühlmittelgase.	30- und 40'-Gastankcontainer für leichte Gase auf Anfrage.
Fritz Giesecke Container-Handel + Vermietung D-66299 Friedrichsthal	Verkauf/Vermietung von Büro-, Mannschafts-, Sanitär- und Lagercontainern sowie Containeranlagen in Deutschland, Frankreich und Luxemburg; Ankauf von gebrauchten Containern.	Lieferung mit eigenen Kran-Lkw, Vertriebspartner von Containex, Containertransporte.
HLS Container Bremen e. K. D-28759 Bremen	Vermietung/Leasing/Handel weltweit, alle Arten von Containern, An- und Verkauf.	Lieferung weltweit, mit oder ohne Abladen, Reparaturen, Spezialcontainer, auch nach Kundenspezifikationen.
Magellan Maritime Services GmbH D-20095 Hamburg	Finanzierung/Vermietung/Leasing/Handel/Sonderbau: Standard- und Spezialcontainer (z. B. Kühl-, Opentop-, Palletwide-, Doubledoor-, Flat-/Plattform- und Bulkcontainer) in allen gängigen Größen.	Netzwerk aus eigenen Büros, Agenturen und Depots in über 30 Ländern, Modifikationen/Reparatur/Lackierung nach Kundenwunsch; Kühlcontainer mit neuester CA-Technologie; Lieferservice weltweit.
MBX Container GmbH D-27419 Sittensen	Vermietung Büro-, Wohn-, Mannschafts-, Sanitär- und Lagercontainer sowie Großraumanlagen; An- und Verkauf, Leasing und Mietkauf.	Lieferung und Montage deutschlandweit.

CONTAINERAUSSTELLUNG FÜR MOBILE RAUMLÖSUNGEN

MB 20 Premium

- ▶ 6055 x 2990 x 2890 mm
- ▶ 0,50 m breiter als der MB 20
- ▶ 18 m² für drei großzügige Arbeitsplätze
- ▶ PU-Paneelsystem



Schmiedestraße 1
D-27419 Lengenbostel
Tel.: +49 (0) 42 82/5 94 61 95
Fax: +49 (0) 42 82/5 94 61 94
www.mbx-container.de

EINFÜHRUNGSPREIS 7500,- zzgl. MwSt.

Mieten, kaufen, leasen

Firma	Angebot/Leistungen	Besonderheiten/Spezialitäten
MPN Container Trading GmbH D-22085 Hamburg	Verkauf/Vermietung und Transport von gebrauchten Seecontainern.	Service geht über den Verkauf hinaus dank europaweitem logistischen Netzwerk, so zusätzlich Gestellung beim Endkunden, Abgabe an Bahn/Hafenterminal nach Wahl.
Oecon Mobilraum GmbH D-73566 Bartholomä	Vermietung/Verkauf von Büro-, Wohn-, Mannschafts-, Sanitär-, Materialcontainern u. v. weitere Containertypen rund um die Baustelle inkl. Möblierung/Montage/Demontage; Pavillon- oder Containerraumsysteme für die Automobilbranche; temporäre Bauten.	Langjährige Erfahrung, eigenes Produktionswerk in Halle/Saale mit Qualität „made in germany“, bundesweite Standorte, Service „alles aus einer Hand“, Verkauf von Spezialcontainern (nach Kundenwunsch).
Rhenus Logistics GmbH D-55120 Mainz	Vermietung/Handel: 20-, 40- und 45'-Standardcontainer, High-Cube-, Opentop- und Kühlcontainer.	Alle Container mit CSC; verfügbar 1 bis 2 Tage nach Bestellung; Containertransporte (bei Bedarf Anlieferung/Abholung mit Selbstlader-Lkw).
Rhenus Logistics GmbH D-68159 Mannheim	Verkauf/Vermietung von Lagercontainern (20-/40'-Box), Containertransporte (bei Bedarf Anlieferung/Abholung mit Selbstlader-Lkw).	Containerreparaturen (eigene Werkstatt).
Friedrich Tiemann Technik GmbH & Co. KG D-27580 Bremerhaven	Verkauf/Vermietung von 10-, 20'-Büro-, Sanitär-, Schwarz-Weiß-Containern sowie 20-, 40'-Lager-, Kühl- und Spezialcontainern Verkauf von Neucontainern z. B. 20'-Hardtopcontainer.	Containerdepot, Container- und Kühlcontainerreparatur (24-Stunden-Kühlernotdienst), Genset-Vermietung, seemäßige Exportverpackung, Stauerei, Containerfrachtstation, Truck- und Trailerservice.
Titan Containers A/S DK-2630 Taastrup	Neu- und Gebrauchtcontainer aller Art, Standard- und Spezial-trockenfrachtcontainer, speziell angefertigte Kühlcontainer für Lager- und Transportanwendungen.	Büros und Agenten in Belgien, Brasilien, Bulgarien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Holland, Italien, Rumänien, Spanien, Schweden, dem Vereinigten Königreich und Uruguay; speziell angefertigte Lagerkühlcontainer, DNV-Kühlcontainer.
TOPtainer Container-management & Sales GmbH D-22297 Hamburg	Vermietung/Leasing/Handel: 20- bis 40'-Standardcontainer, Kühlcontainer, Hardtop-, Opentop-, High-Cube- sowie Palletwide-container.	Lang- und Kurzzeitmiete deutschlandweit, Anlieferung auch mit Abladen, One-way-Vermietung von und zu diversen Lokationen weltweit, Leasing weltweit.
Toux Global Container Solutions F-92042 Paris	Containerleasinglösungen (Operative und Finanzierung), Containerhandel sowie -beratungsservices.	Maßgeschneiderte Lösungen, 30 Jahre Erfahrung, weltweites Netzwerk mit 150 Depots, vier Hubbüros in Europa, Nord- und Südostasien sowie den USA.
Triton Container International Limited D-20354 Hamburg	Fullserviceleasing, Containerflotte mit Standard-, Reefer-, Flat- und Opentopcontainern.	Seit 1980 Konzentration auf Aufbau und Unterhaltung einer Qualitätsflotte, Kundenservices und einem selektiven Leasingnehmerportfolio; weltweites Netzwerk an Serviceniederlassungen, Agenten, Depots.
TWS - Tankcontainer-Leasing GmbH & Co. KG D-19246 Camin	Vermietung/Leasing/Handel: 20'-Tankcontainer, Standard, Zulassung T11-T14 von 21 bis 26 m³ Inhalt; Spezial-T20 und -T22 bis 22,50 m³ zum Teil mit Schwallwänden. Swap-Tankcontainer bis 7,82 m Länge, T2-T14, von 29,50 bis 35 m³ Inhalt, Silo-Bulkboxen aus Aluminium mit 39 und 50 m³ Inhalt.	Spezial- und Lebensmitteltankcontainer mit Reefer, Spezialgrößen, Sicherheits-/Leckagewagen in Edelstahl nach WHG für Tank-/Box-container; auch in Sondergrößen, mobile Heizgeräte für Tankcontainer, Depots und Werkstätten an sieben Standorten.
Unitainer Trading GmbH D-21107 Hamburg	An- und Verkauf/Vermietung von Box-, neuen und gebrauchten Lager- und Kühlcontainern, Hardtop, Opentop, Sidedoor, Doubledoor, neue Offshore und andere Containertypen auf Anfrage.	Verkauf/Vermietung weltweit, umfangreiches Angebot an Dienstleistungen (multimodale Transporte, Kranungen, Reparaturen, Packen und Lagerung, Zubehör).
Unitas Services Ltd. D-20354 Hamburg	Leasing/Finanzierungen von Tank-, Standard- und Kühlcontainern, Flatracks.	Strategisches internationales Kunden- und Depotnetzwerk, Niederlassungen in Europa und Asien für individuellen Containerbedarf.
WCT World Container Trading GmbH D-25336 Elmshorn	An- und Verkauf von Neu- und Secondhandcontainern; Standard- und Spezialcontainer, wie z. B. Reefer-, Palletwide-, Doubledoor-, Sidedoor- und Bulkcontainer.	Weltweites Netzwerk (Niederlassungen, Beteiligungen, Partner/Agenten) für hohe internationale Depotdichte; auf Kundenwunsch Vermittlung lokaler Dienstleister.
WCT Europe GmbH D-21217 Seevetal	Vermietung von neuen und gebrauchten Wechselaufbauten und Seecontainern jeglicher Art.	Reparatur-Management, Vermietung/Anbau von GPS-Systemen, sämtliches Logistik-Equipment erfüllt die technischen Voraussetzungen für die KV-Zulassung, Wechselbrücken werden standardmäßig mit Cornercastings und Gabelstaplerlaschen ausgestattet.
WienCont Management Gesellschaft m.b.H. A-1020 Wien	Verkauf/Vermietung/Mietkauf neuer und gebrauchter Container, Bürocontainerlösungen samt Ausstattung und Mobiliar; Containeranlagen, Sanitär-, Spezial-, Lager- und Standardcontainer, Ankauf von Containern.	Großes Depot, sämtliche Leistungen „aus einer Hand“, 25 Jahre Erfahrung im Containerhandel, individuelle Containeranlagen, Lieferung im eigenem Truck, individuelle persönliche Beratung auch vor Ort, Vor- sowie laufende Nachbetreuung, Containerreparatur.

Dreifacher Ausbauweg

●●● Neuerwerbungen, neue Büros, neue Container

Titan Containers setzt weiterhin auf den Ausbau der Aktivitäten sowohl in bestehenden als auch neuen Märkten. So konnte z. B. die Übernahme der AB Containers Hull abgeschlossen werden. Damit kann der Containerspezialist in der Region Hull seine Verkaufs- und Vermietaktivitäten im Vereinigten Königreich weiter auszubauen.

Frankreich. In Orleans, Frankreich, hat Titan Containers A/S ein neues Büro eröffnet. Hintergrund ist das wachsende Geschäft in Frankreich und insbesondere das Ziel, die Vermietung und den Verkauf von Kühllagercontainern in diesem bedeutenden europäischen Markt zu entwickeln. Luc Moreau ist hier der National-Manager.

Dänemark. Auch ein zusätzliches Büro im dänischen Aabenraa erweitert das Titan-Netzwerk zusätzlich. Darüber hinaus vermeldet das Unternehmen, eine Reihe von Bestellungen neuer Container im Wert mehrerer Millionen Euro. Dazu gehören Aufträge für Standard- und Spezialcontainer unterschiedlicher Typen. Ebenso sollen mehr als 400 neue Containerkühllager bestellt sein, darunter 10-, 20- und 40'-ArticStores, 20- und 40'-SuperStores und 10- und 20'-DNV-Kühlcontainer für die Offshore-Öl- und -Gasbranche. Viele der neuen Container sollen derzeit für die Märkte Europa und Südamerika ausgeliefert werden.



Titan setzt nicht nur auf neue Container, um der wachsenden Nachfrage gerecht zu werden. (Foto: Titan)

HLS Container Bremen
Diedrich-Rebetje-Str. 18
D-28759 Bremen
E-Mail: kerstin.wacker@hls-container.de

Tel.: +49 (0) 4 21/6 59 90-14
Fax.: +49 (0) 4 21/6 59 90-29
www.hls-container.de



> neue und gebrauchte ISO-Container
> Boxen > Open Top > Reefer

BASEL | WEIL | KEHL | STRASBOURG | OTTMARSHEIM
... sowie an der gesamten Rheinschiene



Container-Kompetenz

- Containerdepot
- Containerhandel
- Containervermietung
- Containerservice
- Büro-/Kühl-Container
- Projektverladungen

CST

Container-, Speditions- und Transportgesellschaft mbH

Industriestraße 55
21107 Hamburg

Telefon +49 (40) 741 190-66
Telefax +49 (40) 741 190-30

e-mail: info@cst-container.com
Internet: www.cst-container.com

WienCont

Terminal ■ Depot ■ Handel

Ihr professioneller Anbieter für
flexible Containerlösungen.



Bürocontainer
Lagercontainer
Sanitärcontainer

Containeranlagen
Individuelle
Speziellösungen

TEL +43 (0) 1 727 72 • 68
FAX +43 (0) 1 727 72 • 69

handel@wiencont.com
www.wiencont.com
ein unternehmen der wienholding

Kühlmöglichkeiten auf Zeit

Tipp. Wer kennt es nicht: saisonale und angebotsbedingte Lagerknappheit oder der Ausfall von Kühlraumkapazitäten? Dabei sind dies nur zwei Beispiele für mögliche Komplikationen in der Kühl-Logistik. Situationen, in denen der temporäre Einsatz einer Kühl- oder Gefrierzelle eine ideale Lösung sein kann.



Coolworld
hat ein breites Angebot rund
um Kühl- und Gefrierzellen zum Mieten. (Foto: Coolworld)

Der Spezialist Coolworld Deutschland hat genau diese temporäre Vermietung zu ihrem Kerngeschäft gemacht. Verkaufsleiter Michael Tuda sieht seine Kundenliste stetig wachsen: „Immer mehr Unternehmer im Lebensmittel- und Handelsbereich entscheiden sich für das temporäre Mieten, um ein Kühlproblem zu lösen.“

Zeit gewinnen, Kosten sparen

Der Verkaufsleiter ergänzt: „Die Vorstellung, dass Mietobjekte qualitativ schlechter oder teurer sind, löst sich zunehmend auf. Der Nutzen einer Mietlösung lässt sich in den meisten Situationen auch klar erkennen.“ Nur eines von Tudas Beispielen: „Was würden Sie tun, um bei einem akuten Ausfall einer festen Kühlzelle größere Schäden durch verdorbene Ware oder Umsatzverluste zu vermeiden?“ Als weiteren Vorteil von Miete führt der Vermieter die Vermeidung von Zeitdruck für den Ersatz einer

Gefrier- oder Kühlzelle an: „Eile hat ihren Preis, das gilt mit Sicherheit, wenn es um derartig große Investitionen geht. Durch das temporäre Mieten entschärfen Sie die Situation und Sie gewinnen Zeit, um die richtigen Entscheidungen zu treffen.“

Schnell reagieren

Coolworld setzt dabei auf einen spezifischen, lösungsorientierten Ansatz. „Aber Vermieten ist mit Verkauf überhaupt nicht zu vergleichen“, weiß Tuda, „und dieses Wissen hat sich unser Unternehmen zu Eigen gemacht. Wir kennen zum Beispiel keine zeitaufwendigen vorausgehenden Verfahren. Eher ist das extreme Gegenteil der Fall, besonders dann, wenn wir merken, dass der Kunde akut eine Kühllösung braucht.“ Der wichtigste Punkt sei dann häufig: Wann und wie schnell kann die Kühl- oder Gefrierzelle vor Ort in Betrieb gehen?

Hohe Anforderungen

Ein entscheidendes Kriterium für langfristigen Erfolg ist die Funktionalität und Qualität der angebotenen Apparatur. Tuda dazu: „Unsere Zellen kommen an Standorten zum Einsatz, wo höchste Bedingungen in Bezug auf Hygiene, Umweltschutz und Sicherheit gestellt werden. Darum kann man nur mit neuer Apparatur arbeiten, die den aktuellen Bedingungen in den Bereichen Umweltschutz, Energieverbrauch, Geräuschproduktion usw. entspricht.“ Darüber hinaus achtet Coolworld laut dem Verkaufsleiter beispielsweise auch auf die Ergonomie der Zelle und die Reinigungsfähigkeit.

Standort oder nach Maß

Zum Mietsortiment zählen HACCP-Zellen mit Größen von 10 bis 100 m³ für die Kühl- oder Gefrierbewahrung, Temperierung oder das Einfrieren von Produkten. Daneben gibt es laut Anbieter demontierbare Kühl- und Gefrierzellen bis zu jeder gewünschten Größe und ein breites Spektrum an Kühl- und Gefriercontainern für die Lagerung verpackter Produkte. Darüber hinaus liefert das Unternehmen temporäre Klimaanlage für Räume vom kleinen Laden bis zu großen Produktionshallen, Kassen und Laboren. Beratung, Installation und Rund-um-die-Uhr-Service während des Betriebs runden das Angebot ab.

Jubiläum hoch zwei

●●● Petri Group feiert Firmenbestehen

Mobile Raumsysteme stehen bei der Container Rent Petri KG seit nunmehr 20 Jahren im Geschäftsfokus. Doch damit nicht genug – in diesen Tagen feiert nicht nur die Vermietsparte, sondern auch das zweite Unternehmen der Petri Group ein Jubiläum. Denn seit zehn Jahren fertigt die Petri Mobile Raumsysteme GmbH mobile Raumkonzepte made in Germany. Das Portfolio der Gruppe umfasst damit die Fertigung sowie Vermietung von Schulen/Kindergärten, Büro-, Sanitär-, Technik- und Systemcontainern sowie Lagercontainern/Tanks. Mit der nach RAL zertifizierten Fertigung können die Herdorfer so Raumprobleme schnell lösen.

Festlicher Geburtstag. Als Basis für den Unternehmenserfolg sehen die Containerspezialisten dabei individuelle Beratung und Umsetzung der Projekte entsprechend den Kundenwünschen. Die Mitarbeiter stellen sich dazu, wie Petri erklärt, flexibel auf jegliche Aufgaben ein und bieten statt Pauschallösungen spezifisch konstruierte Raumsysteme für den jeweiligen Verwendungszweck. Anlässlich des Doppeljubiläums feiert Petri mit Kunden, Lieferanten und Partnern im August ein Fest mit Liveband und mehr.

BÜROCONTAINER MB 20 PREMIUM

Mehr mobiler Raum

Die MBX Container GmbH hat mit dem MB 20 Premium einen weiteren Bürocontainertypen in ihr Angebot aufgenommen. Mit 6055 x 2990 x 2890 mm ist der „Neue“ gut 0,50 m breiter als das Standardmodell.

Statt zwei Arbeitsplätzen können im MB 20 Premium mit 18 m² Grundfläche drei Arbeitsplätze eingerichtet werden. Die Wände sind aus einem PU-Paneelsystem mit Blechverkleidung innen und 50-mm-Isolierung aufgebaut. Dank Modulbauweise kann auch dieser Containertyp auf verschiedene Verwendungszwecke abgestimmt werden. Die derzeitige Lieferfrist für den Containertyp beträgt nach Unternehmensangaben ca. vier Wochen nach schriftlicher Bestellung.



Join the competence!

Seit über 20 Jahren Ihr Partner für
Tankcontainer-Vermietung



TWS Tankcontainer-Leasing GmbH & Co. KG
www.tws-gmbh.de



- Projektbezogene, individuelle Beratung und Konzeption
- Kurzfristige Umsetzung
- Flexible Versetzung der Räume
- Temporäre oder dauerhafte Nutzung
- Kauf, Miete oder Leasing
- Gestaltung der Außenanlagen
- Statik, Brandschutz, Schallschutz nach neuesten Richtlinien
- Modernste Wärmedämmung und Haustechnik
- Schlüsselfertige Übergabe und Wartung

www.petri-raumsysteme.de

Raumsysteme

für **individuelle Anforderungen**

wie Bürogebäude • Schulen/Kindergärten
Sanitärcontainer • Technikcontainer
Lagercontainer/Tanks • Systemcontainer
Flexibel, individuell, kostengünstig,
ökologisch und schnell: Die moderne
Raummodul-Bauweise bietet nicht nur
kurzfristig praktische Vorteile, sondern ist
durch fortschrittliche Technik und die
Möglichkeit der individuellen Gestaltung
in vielen Bereichen eine attraktive
Alternative zur Massivbauweise.



RAL-Gütezeichen zertifiziert nach
Stahlsystembauweise (RAL-GZ 613)
und Mobile Raumsysteme (RAL-GZ 619)
Zertifizierter Schweißfachbetrieb
Mitglied bei AS Leistung am Bau

PETRI 
mobile raumsysteme

Petri mobile Raumsysteme GmbH

Zur Greisenhardt 8 · D-57562 Herdorf
Telefon (02744) 9320-0
Telefax (02744) 9320-20
E-Mail info@petri-raumsysteme.de

IMPRESSUM

Verlag: K&H Verlags-GmbH
Wilhelm-Giese-Straße 26 · 27616 Beverstedt
Tel.: (0 47 47) 87 41-0 · Fax: (0 47 47) 87 41-2 22

Redaktion: H. Peimann Tel.: (0 47 47) 87 41-3 01
(Chefredakteur) hpeimann@conrailo.de
Frank Heise Tel.: (0 47 47) 87 41-2 50
fheise@conrailo.de
Stephan Keppler Tel.: (0 47 47) 87 41-2 20
skeppler@conrailo.de
Stefanie Hünken Tel.: (0 47 47) 87 41-2 35
shuenken@conrailo.de
Anna Hahn Tel.: (0 47 47) 87 41-4 17
ahahn@conrailo.de

Redaktions-
assistenz: Sandra Schramm Tel.: (0 47 47) 87 41-2 44
sschramm@conrailo.de

Fax: (0 47 47) 87 41-3 22

Anzeigen: Frank Stüven Tel.: (0 47 47) 87 41-3 03
fstueven@conrailo.de
René Niedermeyer Tel.: (0 47 47) 87 41-3 07
rniedermeyer@conrailo.de
Marleen Rauschenberger Tel.: (0 47 47) 87 41-407
mrauschenberger@conrailo.de
Alexander Bigaj Tel.: (0 47 47) 87 41-3 11
abigaj@conrailo.de

Fax: (0 47 47) 87 41-4 22
eMail: info@conrailo.de

Layout: Sandra Wilckens, Sabine Peimann, Svenja Naubert,
Carina Wegner, Regina Köhnken, Jasmin Mahnken,
Monika Zupke, Corinna Kahrs, Ronja Müller

Mitarbeiter: Gaby Preuschhoff, Bianca Peimann, Elke Stern,
Jakob Diring, Carmen Bartsch, Ines Heidl,
Jessica Haase, Sören Krajewski, Niklas Städtler

Satz/Lithos: K&H Verlags-GmbH
Wilhelm-Giese-Straße 26 · 27616 Beverstedt

Vertrieb: Vehicles-World-Online GmbH · 27616 Beverstedt

Verlagsleitung: S. Peimann

Druck: SKN · Stellmacherstraße 14 · 26506 Norden

Erscheinungsweise: 11x im Jahr

Artikel, die namentlich gekennzeichnet sind, stellen die Ansicht des Verfassers dar und nicht unbedingt der Redaktion oder des Verlags. Nachdruck oder Vervielfältigung darf nur mit Genehmigung des Verlags erfolgen. Einsender von Briefen, Manuskripten usw. erklären sich mit redaktioneller Überarbeitung einverstanden. Für unverlangte Manuskripte haftet nicht der Verlag. Bei Nichtbelieferung durch höhere Gewalt besteht kein Anspruch auf Ersatz.

Bezugsbedingungen: Einzelpreis je Heft 4,00 € inkl. MwSt.
Das Abonnement verlängert sich um ein Jahr, wenn es nicht drei Monate vor Ablauf eines Jahres schriftlich beim Verlag gekündigt wird.

Bankverbindung: Volksbank eG OHZ. (BLZ 291 623 94),
Konto-Nr. 3 000 433 000
ISSN 1864-4783



Angeschlossen der Informationsgesellschaft zur
Feststellung der Verbreitung von Werbeträgern e. V.



(Foto: Cargotec/HCCR)

Flotte ausgebaut

●●● HCCR bestellt acht Kalmar-Reachstacker

Cargotec hat von der Hamburger Container- und Chassis-Reparatur (HCCR) einen Auftrag über acht Reachstacker erhalten. Die DRF100-54S6-Modelle sind dabei Teil eines Vertrags über insgesamt zwölf Maschinen, zu denen beispielsweise auch ein Kalmar-DCF100-45E7-Leercontainerstapler sowie ein Kalmar-DCF200-12CS-Stapler gehören.

Die Reachstacker. Die Lieferung der Maschinen ist für das dritte Quartal 2012 vorgesehen. Um dem Anspruch niedriger Emissionen gerecht zu werden, sind die Kalmar-Reachstacker mit Volvo-Dieselmotoren ausgestattet, die den Anforderungen der IIIB/EPA Tier 4i entsprechen und SCR-Technologie nutzen.

VERRIEGELUNGEN VON CARGOTEC

Neues Twistlock

Cargotecs neues, vollautomatisches MacGregor-Twistlock bietet deutliche Sicherheitsvorteile und Zeitersparnis im Hafen. Das kürzlich vom Germanischen Lloyd zugelassene C8A-Twistlock wird beim vertikalen Hub durch den Kran entriegelt, statt manuell von Stauern. Das Twistlock verfügt zudem über einen Positive-locking-Mechanismus. Hapag Lloyd hat u. a. 175.000 C8A-Twistlocks für ihre bestellten 13.200-TEU-Schiffe geordert.

