

ConTraiLo

- › Land
- › Schiene
- › Wasser

Container | Trailer | Logistik



MSC SAVONA

ePaper





Hamburger Containerprofis s. 20

Container brauchen Service! Die genormten Boxen müssen gereinigt, gegebenenfalls repariert und in den meisten Fällen zwischengelagert werden. Genau das ist das Kerngeschäft von Unternehmen wie der Hamburger Firma Container Maintenance Repair Hamburg GmbH (CMR).

Editorial

- 3 Bewegte Zeiten!

Tipps & Trends

- 6 Das Ruder weitergegeben
8 Jubiläumsreachstacker
10 Fokus auf private Investoren
12 Schüttgüter erobern Container
14 Schweres leicht gehoben
16 Rollende Dimensionen verdoppelt
64 In der grünen Spur

Porträt

- 20 Hamburger Containerprofis

Übersee

- 26 Schiffe wieder auf Fahrt

- 28 Asiatisches Dreierlei

- 29 Zu den Pyramiden

- 30 Schlag auf Schlag

- 32 Power aus dem Netz

SMM-Highlights

- 34 Frischer Wind an Bord

- 38 Schwere Wege meistern

- 40 Blinde Passagiere finden

- 42 Aufbruch ins Gaszeitalter

- 44 Kurs auf „grünes“ Echo

- 46 Stütze für Reeder

- 48 Alternativer Elektro-Drive

Binnenschiff-Fahrt

- 50 Jetzt auch Chassis

- 52 Gemeinschaftsband

Terminals

- 54 Bahn frei

- 57 Beschleunigte Erholung

- 58 Dritter Eurohub

- 60 Profis für Containerbehandlung

- 62 Neues Terminal voraus!

IAA-Container-Spezial

- 66 Boxen auf Rädern

ConTrailo Baukasten

- 72 Weltraumtechnik für Container

- 76 Neue PRISE Information

- 78 Hessische Plattform

- 80 Reinheitsgebot

- 81 Impressum



Frischer Wind an Bord s. 34

Die Hansestadt Hamburg steht vom 7. bis 10. September 2010 ganz im Zeichen des internationalen Schiffbaus. Mit rund 2000 Ausstellern aus 60 Ländern startet dann die 24. Auflage der Fachmesse SMM mit Neuigkeiten und Trends aus Schiffbau, Maschinen- und Meerestechnologien.



Boxen auf Rädern s. 66

Der Countdown für die 63. Auflage der IAA Nutzfahrzeuge läuft. Mit dabei sind auch Angebote und Themen für den Containerverkehr. ConTraiLo hat schon jetzt mit Chassis-Herstellern über aktuelle Trends am Markt gesprochen.



ConTraiLo Baukasten s. 72

Die Welt des Containers besteht aus mehr als Standard-Containern. Ob für die Umschlagbetriebe, die Speditionen oder auch die vielseitigen Boxen selbst – Daten- und Umschlagtechnologien ebenso wie Spezialcontainer bieten die Möglichkeit, sich für spezielle Anforderungen auszurüsten.

Foto des Monats

MSC Savona

Baujahr:	2010
Werft:	Daewoo 4178
Kapazität:	14.000 TEU
Unterdeck:	7572 TEU
Oberdeck:	6428 TEU
Flagge:	Deutschland
Länge:	365,5 m
Breite:	51,2 m

Neue Königin der Meere:
Die neue MSC Savona ist nicht nur für MSC ein neuer Gigant. Mit 14.000-TEU-Kapazität nimmt die Schwester der MSC Daniela auch die Spitze der Weltflotte ein.

MSC SAVONA
MONROVIA





Hamburger

CONTAINERPROFIS



Depots. Container brauchen Service! Die genormten Boxen müssen gereinigt, gegebenenfalls repariert und in den meisten Fällen zwischengelagert werden. Genau das ist das Kerngeschäft von Unternehmen wie der Hamburger Firma Container Maintenance Repair Hamburg GmbH (CMR).



Komplexes Depotgeschäft: Containerdepots wie CMR bieten ein breites Dienstleistungsspektrum an.

Der Depot- und Reparaturbetrieb in Sichtweite des Hamburger Freihafens gehört mit seinen rund 450 bis 500 Containerbewegungen am Tag zu den Großen der Branche. Geleitet wird das Unternehmen von dem Geschäftsführer Kai Ove Tiedemann. Die Containerprofis bieten mit 35-köpfigem Team ihren Kunden ein umfangreiches Dienstleistungsspektrum rund um den Container.

Enormer Flächenbedarf

Die zweifellos augenfälligste Dienstleistung ist die Lagerung von Leercontainern. Auf einer Fläche von rund 80.000 m² hält CMR durchschnittlich 5000 bis 7000 Container aller Art für seine Kunden vor. Gelagert wird in unterschiedlichen Containerstocks. So wird ein schneller Zugriff auf die Container des jeweiligen Kunden gewährleistet. Die Container dürfen maximal in

acht Lagen gestapelt werden. Deutlich lieber wird mit sechs Lagen gearbeitet, weil der Handlingaufwand so wesentlich geringer ist. Wenn das Geschäft allerdings so richtig brummt, muss das Maximum in Sachen Höhe ausgenutzt werden. Raum für Erweiterungen ist leider nicht vorhanden.

Überhaupt ist der enorme Flächenbedarf eine der ganz großen Herausforderungen im Depotgeschäft. „Wir gelten bei der Hamburg Port Authority (HPA) als Flächenfresser und sind im unmittelbaren Hafengebiet nicht so gerne gesehen“, bedauert Tiedemann, „da wir logischerweise auch sehr viel Lkw-Verkehr generieren.“ Dabei werde allerdings verkannt, so Tiedemann weiter, dass die Dienstleistungen rund um den Container dort angeboten werden müssen, wo Container auch umgeschlagen werden. „Ein Depot- und Reparaturbetrieb in Glücksstadt oder Sit-

tensen macht für die Reedereien noch keinen Sinn, weil es die Kosten in die Höhe treibt“. „Wenn den Depots keine entsprechenden Flächen für Leercontainer zur Verfügung gestellt werden,“ so befürchtet Tiedemann, „könnte das zu einem Abwanderungstrend in Richtung Benelux führen.“

Anziehende Nachfrage

Gegenwärtig gibt es bei CMR noch freie Kapazitäten. „Wir haben derzeit deutlich verkürzte Durchlaufzeiten. Weil die Reeder in der Krise keine neuen Container bestellt haben, hat sich das Angebot durch die anziehende Nachfrage nach Containern spürbar verknappert.“ Tiedemann rechnet jedoch bis spätestens 2011 mit wieder normalisierten und damit steigenden Umschlagzahlen, sodass dann wieder am Rande der Kapazitätsgrenze gearbeitet wird.



Kompetente Checker: Jeder Container wird bei der Anlieferung gecheckt.

Auftraggeber sind übrigens große Reedereien und Containerleasinggesellschaften wie Atlantic Container Lines, Cosco China, Cronos Containers, Evergreen, Grimaldi Group Naples, Hamburg Süd, Hapag-Lloyd, Icon, Maritime Carrier Shipping, NYK Line, Samskip, Seacastle Leasing International, Triton, Waterfront, Yang Ming Lines und ZIM Lines. Gemeinsames Merkmal aller Kunden an ihre Containerservice-Diensteleister: Sie erwarten höchste Flexibilität zu günstigen Konditionen.

Sicheres Containerhandling

Die hat viele Facetten. Dazu gehört es beispielsweise, innerhalb kürzester Zeit bestimmte Container aus dem Stock bereitzustellen. Das ist machbar, setzt aber Staplerfahrer voraus, die ihr Handwerk aus dem Effeff beherrschen. „Ein guter Staplerfahrer ist ein Künstler“, sagt Tiedemann, der von seinem Büro aus den Blick auf das Umschlaggeschehen hat.

Das ist keinesfalls übertrieben! Mit sicherer Hand steuern die Fahrer auch Container in der achten Lage punktgenau an und rangieren sie sicher zwischen den Containerlagen zum Lkw.



Foto: Satellitenterminal 5610 auf LKW der Fa. CLEOS LLC in der Mongolei

Weltweite Sicherheit mit AFUSOFT Security.WEB IAA 24/D21

AFUSOFT Kommunikationstechnik GmbH D-75196 Remchingen
Galileo-Masters 2008 - Regionalsieger Baden-Württemberg -
 Tel. +49(0)7232-3172-0 FAX: +49(0)7232-3172-29 info@afusoft.de

Wissen, was bewegt! – www.vehicles-world-online.de



Containertransporte • Lagerung • Transporte • Containerentladung

Hermann H. Heik GmbH & Co. KG • Bullenhuser Damm 75 • 20539 Hamburg
 Tel.: (040) 78 91 62-0 • Fax: (040) 78 91 62-22 • E-Mail: info@heik.de • Internet: www.heik.de



CONTAINER-FILLER

Die ideale Lösung für das Verladen von langen, sperrigen oder schweren Gütern

UNSCHLAGBARE VORTEILE

- verwendbar für alle **Standards** – 20-, 40- und 45-Fuß-Container
- **Optimale Vorbereitung zur Ladungssicherung**
- Container kann **direkt auf dem Chassisfahrzeug be- und entladen** werden
- **sicheres und beschädigungsfreies Verladen**
- **Möglichkeit der Vorkommissionierung**
- **große Zeitersparnis**

TÜV geprüft, CE-Kennzeichnung

IBS GmbH

Gemeindewald 4-6, 86672 Thierhaupten
 Tel. 08271 81 76 0, Fax 08271 81 76 76
info@ibs-technik.de

www.container-filler.com



Depot-Service

Addicks & Kreye
Container Service GmbH & Co.
D-27580 Bremerhaven

CHS CONTAINER Handel GmbH
D-28239 Bremen

CMR Container Maintenance Repair
Hamburg GmbH
D-21107 Hamburg

Container Depot München GmbH & Co.
Service KG
D-85774 Unterföhring

Vemes GmbH
D-04179 Leipzig

Contargo GmbH & Co. KG
D-47119 Duisburg; Depot/Service in:
Aschaffenburg (D), Basel (CH), Dortmund (D),
Douarges (F), Duisburg (D), Emmerich (D),
Frankfurt am Main (D), Germersheim (D),
Koblenz (D), Kreams (A), Ludwigshafen (D),
Ottmarsheim (F), Prouvy (F), Strasbourg (F),
St. Saulve (F), Weil (D), Wörth (D)

CTS Container-Terminal GmbH
D-50735 Köln; Depot/Service in: Düsseldorf
(D), Duisburg (D), Köln (D), Krefeld (D),
Dormagen (D)

GRIEPE CONTAINER
D-28237 Bremen

HCCR Hamburger Container- und
Chassis-Reparatur- Gesellschaft mbH
D-21129 Hamburg

IGS Logistics Group Holding GmbH
D-21129 Hamburg; Depot/Service in:
Hamburg (D), Nürnberg/Regensburg (D),
München (D)

Neuss Trimodal GmbH Umschlagterminal
D-41460 Neuss

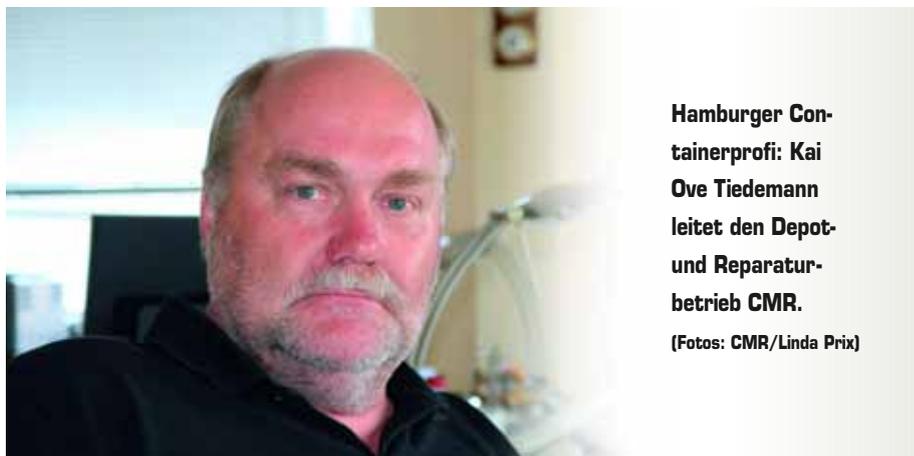
POLZUG Intermodal GmbH
D-21129 Hamburg

REMAIN GmbH Container-Depot and Repair
D-21129 Hamburg; Depots/Service in:
Bremern (D), Hamburg (D)

Swissterminal AG
CH-4402 Frenkendorf

Vemes GmbH
D-04179 Leipzig

Wincanton Terminal
D-68159 Mannheim; Depots/Service in:
Frankfurt am Main (D), Karlsruhe (D), Mainz
(D), Mannheim (D), Stuttgart (D), Worms (D)



Hamburger Containerprofi: Kai Ove Tiedemann leitet den Depot- und Reparaturbetrieb CMR.

(Fotos: CMR/Linda Prix)

Als Handling-Equipment kommen bei CMR gleich sieben Highstacker zum Einsatz. Hier setzt CMR unter anderem auf Geräte von Svertruck. Die Leercontainerstapler des renommierten schwedischen Herstellers können die Container bis zu einer Höhe von sieben plus eins stapeln. Darüber hinaus zeichnen sich die Svertrucks durch ein gutes Handling, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit aus.

Herausforderung EDV

Bis zu 500 Containerbewegungen täglich erfordern auch eine leistungsstarke Verwaltung. Eine der ganz großen Herausforderungen im Depotgeschäft ist denn

auch die EDV. Auch CMR ist eng mit jedem seiner Kunden vernetzt und muss sich auf dessen EDV-Anforderungen einstellen. Realisiert wird das über spezielle Schnittstellen, die einen Datenaustausch mit den Rechnernetzen der Reedereien und Containervermietern ermöglichen. Ein externer Dienstleister ist ständig mit der Anpassung dieser Schnittstellen beschäftigt.

Flexibilität ist auch im Reparatur- und Reinigungsbereich gefragt. Die Container müssen vor jedem Einsatz sauber, trocken und geruchsfrei sein. Vor allem letzteres ist nicht immer einfach realisierbar. Für Reinigungsarbeiten steht bei CMR ein eigener Waschplatz mit Abwasserbereitung zur Verfügung. Hier werden die Container zunächst vom groben Schmutz befreit, dann mit dem Dampfstrahler gesäubert und schließlich getrocknet. Monatlich werden ca. 1700 bis 2000 Container repariert.

Reparatur von Containern

Für Container-Reparaturen stehen bei CMR 2500 m² zur Verfügung. Rund die Hälfte davon befindet sich in Hallen. Alle Reparaturen werden unter strenger Beachtung des internationalen CSC-Standards (Container Safety Convention) sowie spezifischen Kundenkriterien durchgeführt. Vor jeder Reparatur steht die Schadensbeurteilung.

Wann muss ein Schaden mit welchem Aufwand repariert werden? Hier geht es



Keine Kompromisse: Wenn es um verzogene Profile geht, werden Neuteile eingeschweißt.

darum, die entstehenden Kosten so gering wie möglich zu halten.

Spezialgebiet: Kühlcontainer

Auch wenn Kleinreparaturen wie etwa der Austausch von Türverriegelungen oder defekten Bodenbrettern das Gros der Reparaturen ausmachen, hat sich CMR besonders auf die Reparatur von Großschäden, vor allem an Kühlcontainern, spezialisiert. Selbst zerstörte Isolierwandelemente werden bei CMR repariert. Die Kompetenz auf diesem Gebiet hat sich bei den Reedereien herumgesprochen. Beschädigte Kühlcontainer werden eigens zur Reparatur, auch aus anderen Ländern, in das CMR-Depot transportiert. Darüber hinaus wird gleichfalls eine Reparatur und Wartung von Kühlaggregaten „vor Ort“ angeboten.

Anerkannter Servicepartner

Als anerkannter Fachbetrieb und als Service Center für Aggregathersteller wie Carrier, Thermoking, Mitsubishi und Daikin bietet CMR einen Komplettservice für

Kühlcontainer. Das Unternehmen verfügt derzeit über 26 Stellplätze für Aggregat Reparaturen. „Ein Geschäftsfeld mit Wachstumspotenzial“, so Tiedemann. Ein Ausbau der Kühlcontainerstation ist daher bereits in Planung. Ebenfalls an Bedeutung gewonnen hat der Handel mit gebrauchten Containern. CMR liefert qualitativ hochwertige, neue und gebrauchte See-Container aller Art, die in der betriebs-eigenen Reparaturwerkstatt auf Herz und Nieren geprüft worden sind.

Mit seinen Geschäftsfeldern sieht Tiedemann das Unternehmen bestens für die Zukunft aufgestellt. Zudem habe man sich seit der Gründung 1979 durch Zuverlässigkeit und Kompetenz einen sehr guten Ruf bei den Reedereien erworben.



Praxisorientiert: Kleinigkeiten werden mit geringem Aufwand instand gesetzt.

KURZÜBERBLICK:

80.000 m² Leercontainerlager, sieben Highstacker, Waschplatz,
2500 m² Reparaturbereich, 26 Stellplätzen für Aggregat Reparatur



Kombinierter Verkehr Schiene-Straße: 700 Waggons · 1.500 Wechselbehälter · 60 Ganzzüge pro Woche

70%
weniger CO₂

Im Schienenverkehr ist die Ökobilanz noch in Ordnung. Dieser Umweltaspekt stärkt auch Ihr Image.

Dem steigenden Gütertransport begegnet die Politik mit immer höheren Kosten. Dadurch werden mehr Kapazitäten im intermodalen Verkehr gebraucht.

AMBROGIO hat sie.



AMBROGIO GmbH

Tilsiter Straße 11 · D-41460 Neuss
Tel. 0 21 31 / 92 37-0 · Fax 0 21 31 / 92 37-200
ambrogio@ambrogio.de www.ambrogio.it

AMBROGIO
INTERMODAL ONLY

UNTERNEHMEN

Fast ein Jahrhundert im Dienst

Oy Hangö Stevedoring Ab bietet seit 1912 Dienstleistungen im Güterumschlag im Hafen von Hanko an. Heute gehört das Unternehmen zu M-Real, die Hanko als ihren wichtigsten Frachthafen nutzen. Hangö schlägt hier große Mengen an standardisierten Ladungen um, insbesondere Lkw und Semi-Trailer. Aber ebenso werden Importfahrzeuge und andere Ladungen gehandhabt. Hierzu gehören auch die Papierexporte von M-Real und ein großer Teil der Exporte aus Finnland der Papier- und Zellstoff-Gruppe Sappi's. Neben 200 Mitarbeitern verfügt das Unternehmen über eine umfangreiche Flotte an Umschlaggeräten. Mit einem Liebherr-LHM-400-Mobilkran konnte Hangö seine LoLo-Umschlagkapazitäten steigern. Insgesamt stehen 350.000 m² an Freiflächen und 59.000 m² Lagerhausfläche zur Verfügung. Zu den regulären Linienverbindungen gehören beispielsweise Lübeck (7x wöchentlich), Antwerpen (3x wöchentlich), Paldiski (2x wöchentlich), Tilbury und Gdynia (1x wöchentlich) sowie Bremerhaven, Malmö, Zeebrugge und St. Petersburg.



(Foto: Hangö Stevedoring)



Aufbruch: Alle vier aufliegenden Containerschiffe im Rostocker Seehafen sind nun wieder auf den Meeren unterwegs. (Foto: Rostock Port/Nordlicht)

Schiffe wieder auf Fahrt

●●● Aufliegendes Containerschiff verlässt Rostocks Seehafen

Rund ein Jahr lagen vier Containerschiffe im Rostocker Seehafen auf. Das letzte löste am 28. Juni 2010 die Leinen und stach wieder in See. Das Containerschiff Wehr Alster bietet 2474 TEU Platz und wurde 2002 auf der Stral-

CMA CGM VERSTÄRKT MIT NEUEN LINIEN

Neue Direktverbindungen

Gemeinsam mit Maersk Line bietet CMA CGM den NEW-CIMEX-2-Service zwischen Asien/China und Indien und Pakistan an. Die Transitzeit zwischen Shanghai und Pipavav liegt bei 15 Tagen. Eingesetzt werden auf der Route sechs Schiffe mit 5500 TEU Kapazität. Die Rotation startet in Kwangyang und verbindet die Häfen Kwangyang, Busan, Shanghai, Hong Kong, Da Chan Bay, Tanjung Pelepas, Colombo, Pipavav, Nhava Sheva, Port Gasim, Port Klang, Tanjung Pelepas, Singapur, Hong Kong und Kwangyang. Für die direkte Verbindung von Asien, Mexiko und die Westküste Südamerikas haben sich CMA CGM, CSCL, Hanjin Shipping und Hyundai Merchant Marine im neuen ACSA-2-Dienst zusammengeschlossen.

sunder Volkswerft gebaut. Aufgrund des Mangels an Frachtaufträgen lag das Schiff seit dem 28. Mai 2009 im Hafenbecken A auf Warteposition.

Die drei anderen aufliegenden Schiffe gingen bereits in den letzten Wochen wieder auf Fahrt. So konnte die beiden Schiffe der Reederei Karl Schlüter, die Northern Trust am 19. Februar und die Northern Valour am 19. März, den Hafen verlassen. Auch die Wehr Havel stach dann am 24. Mai 2010 wieder in See. „Es ist ein gutes Zeichen für Schiff-Fahrt und Hafenwirtschaft, dass alle vier in Rostock aufliegenden Containerschiffe wieder Frachtaufträge erhalten haben und auf den Weltmeeren unterwegs sind“, kommentiert Ulrich Bauermeister, GF der Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock.

Zehn Schiffe mit bis zu 25.550 TEU laufen die folgenden Häfen an: Shekou, Ningbo, Shanghai, Pusan, Manzanillo, Buenaventura, Guayaquil, Callao, Iquique, Valparaiso, San Vicente, Manzanillo und Pusan, zurück nach Shekou.



Eine gute Verbindung ein gemeinsames Ziel

Conductix-Wampfler stellt sich einer bedeutenden Aufgabe: Wir liefern Ihnen Energie- und Datenübertragungssysteme, die den reibungslosen Betrieb Ihres Hafen-Terminals sicherstellen. Rund um die Uhr - 365 Tage im Jahr! Conductix-Wampfler Systeme sind zuverlässig, wartungsarm und praxiserprobt in den Containerhäfen weltweit - selbst unter härtesten Bedingungen. Das garantiert Ihnen unser einmaliges Vertriebs- und Service-Netzwerk.

www.conductix.com

CONDUCTIX
wampfler
DELACHAUX GROUP

vehicles-world-online.de
ONLINE

**WISSEN,
WAS BEWEGT!**

FÄHRBUCHUNGEN

Europaweite Vereinbarung

Die Transcamion Schiffsagentur hat mit UND Deniz eine europaweite Buchungsvereinbarung geschlossen. So kann nun die Lkw-Fähre Tekirdag-Toulon über die Fähragentur gebucht werden. Die Linie bietet einen regelmäßigen Fährdienst von der Türkei nach Frankreich, die gegenüber der Überlandroute eine Zeitersparnis von ca. zwei Tagen bieten soll. Die drei eingesetzten Schiffe haben eine Kapazität von 2800 laufenden Lademetern. Gefahren wird drei Mal wöchentlich an festen Abfahrtstagen zu festen Zeiten.

RORO

Von Bilbao nach St. Petersburg

Finnlines erweitert seinen Bilbao-Antwerpen-Helsinki-Dienst mit St. Petersburg. Der neue Dienst repräsentiert eine innovative Verbindung zwischen der iberischen Halbinsel und Westrussland nach Antwerpen und dem Heimathafen von Finnlines, Helsinki. Gleichzeitig ermöglicht der neue Dienst es Finnlines, St. Petersburg über das Netzwerk der Grimaldi Gruppe mit den Mittelmeerhäfen, Westafrika und Südamerika zu verbinden. Starten soll das neue Angebot mit drei RoRo-Schiffen Anfang August. Die Schiffe sollen dienstags Bilbao verlassen und in Antwerpen freitags sowie Helsinki montags ankommen. Von dort aus geht es dann am Folgetag zum neuen Ziel St. Petersburg.

Asiatisches Dreierlei

●●● CNC Line baut Angebot an Diensten weiter aus

Cheng Lie Navigation CO. Ltd. (CNC) verstärkt seine Präsenz auf dem asiatischen Markt gleich mit drei neuen Diensten. Der NCX-Service zwischen Nordchina und Vietnam ist am 25. Juni 2010 gestartet. Mit dem neuen Angebot bietet CNC die volle Abdeckung der Pearl River Delta Häfen nach Hong Kong.

Zur Flotte gehören drei Schiffe mit einer Kapazität von 1700 TEU, die 200 Kühlcontaineranschlüsse jede Woche bieten. Die Rotation deckt folgende Häfen ab: Dalian, Xingang, Qingdao, Lianyungang, Hong Kong (HIT & MID), Shekou, Ho Chi Minh, Hong Kong (HIT & MID) und Dalian.

CHT-Service. Der CHT-Service verbindet Korea und China mit Thailand. Gestartet wurde der Dienst am 26. Juni 2010 und vervollständigt den CTS Service mit den drei neuen Anlaufhäfen Xiamen, Hong Kong HIT (Southbound) und Bangkok. Auch hier kommen drei 1700-TEU-Schiffe zum Einsatz. Der Rundlauf

startet in Incheon und geht dann nach Qingdao, Shanghai, Hong Kong (HIT), Laem Chabang, Bangkok, Laem Chabang, Hong Kong (HIT), Xiamen und Incheon.

HBS Service. Der dritte neue Dienst ist der HBS Service. Seit dem 3. Juli 2010 geht er von Nordchina nach Malaysia, Singapur und Indonesien. Eingesetzt werden hier vier Schiffe mit 2700 TEU Kapazität. Die Rotation beginnt in Dalian und umfasst die Häfen Xingang, Qingdao, Shekou, Hong Kong (HIT), Jakarta, Port Kelang, Singapur, Tanjung Pelepas, Hong Kong, Shanghai und Dalian.

Upgrade China 1. Gleichzeitig mit dem Start der neuen Verbindungen, stockt CNC auch seinen China-1-Dienst auf, der China mit Südostasien verbindet. Statt der bisherigen 1700-TEU-Schiffe werden hier vier Schiffe mit 2700 TEU die Häfen Qingdao, Shanghai, Ningbo, Xiamen, Hong Kong, Manila (ATI & ICT), Jakarta, Surabaya, Hong Kong (MID & HIT) und Qingdao anlaufen.



Planänderung: Im Bereich der Containerlinien ist viel Bewegung. (Foto: CMA CGM)



Visemar verbindet
Italien und den
Nahen Osten.
(Foto: Visemar Line)

Zu den Pyramiden

●●● Visemar One fährt von Italien nach Ägypten

Die italienische Reederei Visemar Line bietet seit dem Frühsommer einen Fährdienst von Venedig über Tartus nach Alexandria. Insbesondere landwirtschaftliche Güter aus Ägypten sollen so auf dem Seeweg nach Europa transportiert werden. An Bord der Visemar One stehen 200 Lkw-Stellplätze mit 100 Kühlan schlüssen zur Verfügung. Auch Sonder- und Schwertransporte bis 5,20 m Höhe bzw. 2,5 t/m² sind möglich. Die RoPax-Fähre ist 186 m lang, 26 m breit und erreicht eine maximale Geschwindigkeit von 24 Knoten. Neben der Visemar One plant die Reederei den Einsatz einer weiteren Fähre um den Takt auf zwei Abfahrten pro Woche erweitern zu können. Die Überfahrt von Venedig nach Tartus beträgt 68 Stunden. Nach weiteren 20 Fahrtstunden legt die Fähre dann in Alexandria an. Die Rückfahrt dauert etwa 60 Stunden.

GEÄNDERTE DIENSTE

Selbst ist die Reederei

Hamburg Süd wird sich ab Oktober 2010 aus dem Gemeinschaftsdienst mit ZIM zwischen Nordeuropa und Israel zurückziehen. Die Reederei plant dann einen eigenen, unabhängigen Dienst für das Fahrtgebiet zu betreiben. Das genaue Dienstprofil ist zurzeit noch in Arbeit. Detaillierte Informationen zum erweiterten Dienstkonzept werden von Hamburg Süd bekannt gegeben, wenn die entsprechenden Planungen abgeschlossen sind.

**MOBILE
AUFFAHRAMPEN**

feuerverzinkt
wartungsarm
robust

- Individuelle Modulbauweise

7-10 t

Standard-
Tragfähigkeit

BEYER
STAHL + MASCHINENBAU
PATENTTECHNISCHE LÖSUNGEN FÜR DIE
www.beyer-stahl-maschinenbau.de

24857 Fahrdorf · Bremland 15

- Mietservice für mobile Verladerampen

www.vehicles-world-online.de

**KOMPETENZ
RUND UM DEN
CONTAINER**

- Container Depot mit Bahn- und Feederanschluss
- Wartung und Reparatur
- Handel und Vermietung
- Um- und Sonderbau
- Spezialcontainer
- Projektberatung
- Packstation

Windhukstr. 20 -26
28237 Bremen
Tel. (0421) 6 44 00 00
Fax: (0421) 6 44 00 32
www.griep-container.de

GCG
Griep Container GmbH

NEUE FÄHREN FÜR NORDIC FERRY SERVICES

Verdoppelte Kapazität

Ab 2012 wird die Reederei Sydfynske auf der innerdänischen Route Spodsbjerg-Tårs zwei neue Doppelendfähren einsetzen. Mit Platz für jeweils 600 Passagiere und 120 Fahrzeuge verdoppelt sich die bisherige Kapazität zwischen Langeland und Lolland. Die Reederei, die Mitglied der Nordic Ferry Services Gruppe ist, reagiert damit unter anderem auf die zu erwartenden steigenden Verkehrszahlen im Zuge der geplanten festen Fehmarnbelt-Querung.

Die dänische Reederei wird über 40 Mio. Euro in die Fähren investieren, die auch mit Biodiesel betrieben werden können. Am 28. Juni 2010 wurde der Reederei Sydfynske die Konzession für den Fährdienst Spodsbjerg-Tårs für den Zeitraum 2012 bis 2018 erteilt.

Flottenzuwachs: Zwei Doppelendfähren sollen zwischen Langeland und Lolland antreten. (Foto: Nordic Ferry)



Die CMA CGM AMERIGO VESPUCCI sticht in See.
(Foto: CMA CGM)

Schlag auf Schlag

●●● CMA CGM erhält mit diversen Neubauten

Am 22. Juli 2010 hat die CMA-CGM-Gruppe in Süd Korea die neue CMA CGM AMERIGO VESPUCCI entgegen genommen. Der 13.830-TEU-Neubau wurde von der Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering (DSME) gebaut. Wenige Wochen später folgte bereits die CMA CGM CORTE REAL als weitere Schwester. Damit sind bereits drei Schiffe der Entdecker-Reihe mit Längen von 365 m und 51,20 m Breite im Einsatz. Weitere fünf sind noch geplant.

LEO folgt auf dem Fuße. Auch in der 11.400-TEU-Klasse hat CMA CGM weitere Neubauten erhalten. So lieferte

NEUBAUTEN

Erster Riese für Hanjin

Hanjin Shipping hat Ende Juni ihr erstes Containerschiff der 10.000-TEU-Klasse erhalten. Nicht nur mit ihrer Kapazität unterscheidet sich die Hanjin Korea von den anderen Schiffen des Unternehmens. Denn bei der Namensgebung wick die Reederei von der üblichen Benennung ihrer Schiffe nach Städten der Welt ab.

Die Hanjin Korea ist das erste von fünf Schiffen einer Serie, die Hanjin bei Samsung

Heavy Industries geordert hat. Dank kraftstoffeffizientem und umweltfreundlichen Motor, sollen sowohl der Verbrauch als auch CO₂-Emissionen reduziert werden.

Anfang August lief das 349,70 m lange und 45,60 m breite Containerschiff erstmals das EUROGATE Container Terminal Hamburg an. Eingesetzt wird der Neubau im Asien-Europa-Dienst. Eun Young Choi, Vorsitzende von Hanjin Shipping: „Das erste Schiff, dem ich einen Namen gegeben habe war 1988 die Hanjin Seattle. Seitdem habe ich in den vergangenen 20 Jahren ungefähr

39 Schiffen ihren Namen gegeben. Nichtsdestotrotz ist die Hanjin Korea, das erste Schiff der 10.000-TEU-Klasse, sehr bedeutend für mich und das Unternehmen. Mit diesem 10.000-TEU-Schiff, haben wir in die Zeit der Großschiffe des Weltmarktes beschleunigt.“

Die Rotation des NE4 Asien-Nord Europa-Service deckt folgende Häfen ab: Qingdao, Shanghai, Ningbo, Hong Kong, Singapur, Port Said, Rotterdam, Hamburg, Antwerpen, Port Said, Singapur, Hong Kong, Qingdao.

Hyundai Heavy Industries shipyards sowohl die CMA CGM Leo als auch die CMA CGM Callisto ab. Insgesamt zwölf Schiffe wird diese Serie, die zwischen 2010 und 2011 ausgeliefert werden soll, letztlich umfassen. Die CMA CGM LEO ist eines der größten Schiffe, das unter Maltesischer Flagge fährt. Auch ein weiteres Schiff der Gruppe, das laut Unternehmensangaben bald ausgeliefert wird, soll in Malta registriert werden. Die Europäische Flagge ist Teil der „Weißen Liste“ des „Paris Memorandum of Understanding on Port State Control“, eine Garantie für Sicherheit und Umweltschutz.

Clean-Ship-Klassifizierung. Die CMA-CGM-Gruppe ist auf Malta bereits seit Jahren aktiv und betreibt das Malta-Freeport-Terminal. Die CMA CGM LEO ist 360 m lang, 45 m breit und hat 15,50 m Tiefgang. Sie ist eines der ersten Schiffe der Gruppe, das die neue Bureau-Veritas-Klassifikationsbezeichnung Clean Ship C und FORS erhält. Diese Bezeichnung bestätigt die ökologische Leistung des Schiffs, das mit verschiedenen umweltfreundlichen Technologien ausgestattet ist.

Das Einsatzgebiet. Alle vier neuen Schiffe werden im FAL5-Service, der Frankreich-Asien-Linie von CMA CGM eingesetzt. Der Service wurde Anfang Juli von der Schiff-Fahrtsgesellschaft gestartet. Die Rotation startet in Ningbo und geht dann nach Shanghai, Yantian, Tanjung Pelepas, Port Klang, Le Havre, Hamburg, Rotterdam, Zeebrugge, Port Klang und Singapur. Die CMA CGM Callisto lief z. B. den Hamburger Hafen erstmals am Nachmittag des 6. August 2010 an. Der FAL5-Dienst wird gemeinsam mit Maersk Line von CMA CGM betrieben.



Erstanlauf: Die Hanjin Korea machte bei ihrer Jungfernfahrt auch in Hamburg fest. (Foto: Hanjin)

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



CONTAINER TERMINAL



GATEWAY IM RUHRGEBIET



INFO@CT-HERNE.COM
 TEL.: +49 (0) 23 25 - 58 79 - 20

WWW.CT-HERNE.COM

BUTT®

... und das Niveau stimmt!



Wir schaffen logistische Verbindungen.

Individuelle Planung und Konstruktion
 direkt vom Hersteller – Made in Germany

www.butt.de



**Typ BKV - Vorderachsrampe
 3-Seiten-Verladung**

BUTT GmbH Tel.: +49(0) 44 35 96 18-0
 Zum Kuhberg 6-12 Fax: +49(0) 44 35 96 18-15
 D-26197 Großenkneten butt@butt.de, www.butt.de

SKANDINAVIENVERKEHR

Samskip baut Netzwerk aus

Samskip Multimodal Container Logistics startet einen neuen wöchentlichen Dienst zwischen den Niederlanden und der norwegischen Westküste. Mit diesem neuen Dienst bietet das Unternehmen direkte Anläufe zwischen Rotterdam und Hamburg und den Häfen Stavanger, Haugesund, Bergen und Ålesund in Norwegen. Damit baut Samskip das bestehende Netzwerk von und nach Norwegen deutlich aus. Die spezialisierte und umfangreiche Flotte an Flatrack-Equipment von Samskip bietet das Unternehmen für die west-norwegische Offshore- und Schwerlastbranche logistische Lösungen. Für Container, wie z. B. Tank und Bulkequipment, bietet Samskip einen Kai-zu-Kai-Service über das gesamte Netzwerk.



Direktverbindung: Niederlande und Norwegen rücken mit der neuen Verbindung näher zusammen. (Foto: Samskip)

Power aus dem Netz

●●● Gemeinsames Projekt von Göteborg und weiteren Seehäfen

Die maritime Welt entdeckt mehr und mehr die Möglichkeiten der landseitigen Stromversorgung (Onshore Power Supply, kurz OPS). Auf einer speziellen Webseite, die über www.ops.wpci.nl und www.onshorepowersupply.org erreichbar ist, sollen nun sämtliche Informationen zu diesem Thema gebündelt verfügbar sein.

Gesammeltes Wissen. Nachhaltigkeit steht nun definitiv mit auf dem Programm und das Interesse an Landstromversorgungs-Technologien steigt kontinuierlich. Unser Ziel dieser Webseite ist es, sicherzustellen, dass die besten und wichtigen Informationen für diesen Bereich an einem Ort für jeden und jederzeit verfügbar sind“, sagt Susann Dutt, Koordinatorin des OPS Projektes innerhalb der World Ports Climate Initiative und Umweltbeauftragte des Seehafens Göteborg.

Hintergründe. Bei einer landseitigen Stromversorgung werden die Schiffe an den Liegeplätzen statt über ihre eigenen Dieselmotoren uferseitig mit Strom versorgt. Damit werden Lärm und Emissionen reduziert. Die Inter-

netseite bietet praktische und nützliche Informationen und Berechnungs-Tools über OPS für Seeschiffe.

Die User. Die Seite richtet sich besonders an Hafenbehörden, Terminalbetreiber und Schiff-Fahrtsunternehmen. Manager des Projektes war der Hafen von Göteborg. Die Häfen von Amsterdam, Antwerpen und Hamburg beteiligten sich ebenso wie das Europe Office der International Association Ports & Harbours (IAPH).



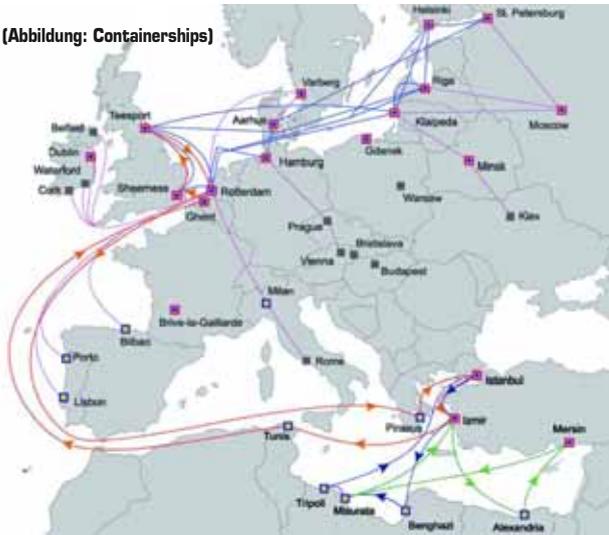
Als Informationsquelle für landseitige Stromversorgung wurde eine OPS-Webseite gestartet. (Foto: Screenshot)

WEITERER CONTAINERRIESE BEI EUROGATE

Willkommen MSC Irene

Mit der MSC Irene hat wieder eines der größten Containerschiffe der Welt am EUROGATE Container Terminal Hamburg und das MSC Gate Bremerhaven festgemacht. In der Vergangenheit wurden hier bereits mehrere Schwestern des 14.000-TEU-Riesen abgefertigt. EUROGATE begrüßt, dass diese Schiffe in Zukunft seine Terminals verstärkt anlaufen sollen. Insgesamt hat EUROGATE in Hamburg und Bremerhaven bereits mehr als 150 Containerschiffe der Größenklasse über 12.000 TEU abgefertigt und dabei die hohe Leistungsfähigkeit seiner Terminalanlagen unter Beweis gestellt. Der Anlauf der MSC Irene in Hamburg und Bremerha-

(Abbildung: Containerships)



Neue Boxenrunde

●●● Containerservice im Mittelmeer

Am 10. Mai 2010 hat Containerships eine neue Containerlinie zwischen Izmir, Alexandria, Mersin und Misurata gestartet. Das eingesetzte Schiff kann auch auf Massengutladungen angepasst werden. Der 14-tägige Service wird Mersin und Alexandria mit Nordeuropa und den Ostseehäfen verbinden. Als Transshipment-Hafen fungiert Izmir. Der Fahrplan soll den Europa/Med-Service spiegeln, um eine schnelle Umladung zu gewährleisten. Der wöchentliche Dienst zwischen Istanbul und Izmir mit den libyschen Häfen Benghazi, Misurata und Tripoli bleibt weiterhin bestehen. Dabei wird auch die Umladung in Istanbul erfolgen.

ven zeigt nach Unternehmensangaben jedoch erneut, dass Containerschiffe dieser Größe die beiden großen Überseehäfen nicht uneingeschränkt anlaufen können. Grund hierfür sind fehlende Tiefgangsbedingungen in Elbe und Weser sowie Restriktionen im so genannten Begegnungsverkehr. EUROGATE fordert daher sowohl die Bundesländer Hamburg und Bremen sowie den Bund anlässlich des Anlaufes der MSC Irene erneut auf, sich nachhaltig für eine zeitgerechte Realisierung der Vertiefungsprojekte von Unter- und Außenweser sowie von Unter- und Außenelbe einzusetzen.

Seecontainer

jede Menge, Größe, Ausführung



europaweit!
CARU containers



Standard · Besondere · Umbau
THOLLEMBEEK
070 34/279 110 · www.see-co.info



Container-Kompetenz

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

CST

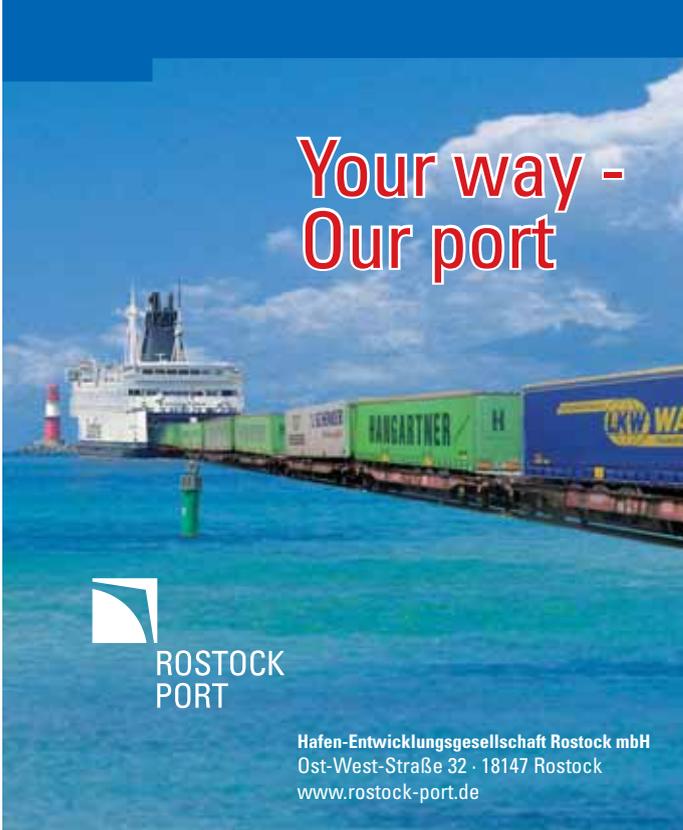
Container-, Speditions- und Transportgesellschaft mbH

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

Tagesaktuell - www.contrailo.de



Your way - Our port



**ROSTOCK
PORT**

Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH
Ost-West-Straße 32 · 18147 Rostock
www.rostock-port.de

Opening new horizons



**SMM 2010
im Überblick:**



SMM 2010 – shipbuilding,
machinery & marine technologies

Wann: 7. bis 10. September 2010

Wo: Hamburg, Messe

Öffnungszeiten: 9.30 bis 18 Uhr

FRISCHER WIND an Bord

Messevorschau. Die Hansestadt Hamburg steht vom 7. bis 10. September 2010 ganz im Zeichen des internationalen Schiffbaus. Mit rund 2000 Ausstellern aus 60 Ländern startet dann die 24. Auflage der Fachmesse SMM mit Neuigkeiten und Trends aus Schiffbau, Maschinen- und Meerestechnologien.

CONTRAILO-TIPP FÜR FACHVERANSTALTUNGEN:

GMEC – global maritime environmental congress 2010

Wann: 7. September 2010, 8.30 bis 18 Uhr

Wann: 8. September 2010, 8.00 bis 18 Uhr

Schiffsfinanzierungs-Forum

Wann: 6. September 2010, 9.30 bis 16.45 Uhr

Auch in diesem Jahr erwartet die Leitmesse für den Schiffbau mehr als 50.000 Fachbesucher von allen Kontinenten. Über 180 Aussteller sind zum ersten Mal mit von der Partie. Die Ausstellungsfläche mit 87.000 m² in elf Hallen zuzüglich Freigelände ist seit geraumer Zeit ausgebucht.

Der Weltschiffbau blickt daher, nach Angaben des Veranstalters Hamburg Messe

und Congress GmbH, gespannt auf die SMM 2010, von der sich Werften und Schiffbauzulieferer einen konjunkturellen Schub versprechen.

Während der SMM 2010 werden insgesamt rund 150 Konferenzen, Workshops, Symposien und Meetings veranstaltet. Um die Zukunft der Schiffsfinanzierung dreht sich beispielsweise das internationale Ship-Finance-Forum, das bereits am



„Grüne“ Schiffe: Umweltfreundlichkeit spielt auch beim Schiffsdesign eine große Rolle.

(Fotos: Hyde Marine, HMC/Zielke, Maak, Zapf)

Clever kombiniert ...

... und CO₂ gespart

Container per Binnenschiff, Bahn und LKW transportieren. Just-in-time und umweltfreundlich.
www.contargo.net · Freecall 0800 CONTARGO

CONTARGO®
■■■ trimodal network

Messevortrag, dem 6. September 2010, stattfindet.

Unter den Top Ten des Schiffbaus

Die neue Nummer eins im Weltschiffbau ist seit Anfang des Jahres nach Angaben der Clarkson Research Services Ltd. die Volksrepublik China. Von den 7954 Neubauten im Orderbuch des Weltschiffbaus zum Jahresbeginn entfielen demnach 3144 Aufträge mit 53,2 Mio. CGT (compensated gross tons) auf die chinesischen Werften, was 34,9 Prozent entspricht.

Die bisherige Nummer eins, der koreanische Schiffbau, folgt mit 34,6 Prozent, also 1843 Schiffen mit 52,8 Mio. CGT. Japan erreicht mit 15,2 Prozent des CGT-Auftragsbestandes bereits mit deutlichem Abstand den dritten Platz. Die anderen

Schiffbaunationen der Top Ten liegen mit CGT-Anteilen zwischen 1,5 und 0,8 Prozent nahezu gleichauf. Darunter auch Deutschland auf Platz sechs mit 1,2 Prozent. Indien will mit einem Nationen-Pavillon die gewachsene Schiffbaukompetenz demonstrieren.

„Grüne“ Linie für Schiffe

Der Umweltschutz ist dabei ein Schwerpunkt-Thema der SMM 2010. Die von der International Maritime Organization (IMO) und zahlreichen Ländern erlassenen Vorschriften und Grenzwerte für Schadstoffemissionen wirken wie ein eigenes Konjunkturprogramm. Denn die in Fahrt befindlichen Schiffe müssen nachgerüstet werden. Werften und Schiffbauer zeigen auf der SMM 2010 neue umweltfreundliche Technologien.

Unter dem Dach des südkoreanischen Schiffbauverbandes Korea Shipbuilders' Association (KOSHIPA) werden Werften wie Hyundai Heavy Industries (HHI) und Samsung Heavy Industries (SHI) mit neuen Schiffdesigns aufwarten. Erst Ende Januar kündigte SHI an, ab 2015 ausschließlich umweltfreundliche Schiffe bauen zu wollen. Der CO₂-Ausstoß dieser Schiffe soll um 30 Prozent geringer als heute sein.

Erste globale Plattform: GMEC

Zum ersten Mal findet anlässlich der SMM am 7. und 8. September 2010 der global maritime environmental congress (GMEC) statt. Über 700 Vertreter aus Industrie, Politik, Wissenschaft, Marine und Umweltschutz treffen hier zusammen. „Die Problematiken für eine kon-

SPEZIELL FÜR DIE BRANCHE



Fokus Container- und RoRo-Verkehre

ConTraiLo hat bei der Hamburg Messe und Congress (HMC) nach den Highlights von GMEC und SMM für Ihre Branche nachgefragt.

Höhepunkte für die Containerbranche. „Werften kommen regelmäßig mit neuen Schiffsentwürfen zur SMM. Allen voran die koreanischen Schiffbauunternehmen, die im Serien-Containerschiffbau führend sind. Europäische Werften zeigen Speziallösungen vorwiegend im Feederbereich. Logistik-Spezialisten bieten Neues und Effizientes zum Thema Umschlagsysteme und Dienstleister präsentieren innovative Softwaresysteme zur Verbesserung der Logistik. Zudem kommen die Aussteller mit eindrucksvollen Ausstellungsstücken zur SMM (z. B. Palfinger im Außengelände). Speziell von Interesse dürfte auch der GMEC sein, wo es beispielsweise in Panel 2 um Status quo und Zukunft der Umweltschutz-Regularien geht und in Panel 3 Masahiro Samitsu, Corporate Officer & General Manager Environment Group, NYK line, zum Thema ‚A perspective from the merchant shipping industry‘ sprechen wird.“

Höhepunkte für den RoRo-Sektor. „Im RoRo-Segment sind insbesondere europäische Werften stark. Auf der SMM 2010 sind eine Reihe von Schiffbauunternehmen vertreten, die RoRo-Lösungen anbieten, z. B. die Werft Flensburger Schiffbaugesellschaft, die auch auf der letzten SMM mit einem spektakulären neuen Fährschiffkonzept auftrat. Die rumänische Werft Severnav S.A. Shipyard stellt u. a. auch RoRo-Tankschiffe vor.“

sequente Verbesserung des maritimen Umwelt- und Klimaschutzes sind vielschichtig und müssen differenziert betrachtet werden. Von der IMO sind beispielsweise unterschiedliche Stufen der Grenzwertverschärfung des Schwefelgehaltes im Schiffsbrennstoff festgelegt.

Das Interesse von Entwicklungs- und Schwellenländern, die häufig nur veraltete Flotten betreiben, kollidiert hier z. B. mit dem der Europäer, die schon jetzt in ihren Häfen nur noch 0,1 Prozent Schwefelgehalt zulassen, während auf See laut IMO-Vorschrift derzeit noch 4,5 Prozent zulässig sind, mit Ausnahme von Ost- und Nordsee, wo maximal ein Prozent erlaubt ist“, erklärt die HMC und fährt fort: „Die Nachrüstung alter Schiffe sowie die Kosten für den teureren, schwefelärmeren Schiffsdiesel sind auch ein wirtschaft-

liches Problem. Es muss also eine Abstimmung der Player geben (Schiffbau, Schifffahrt sowie Verbände und Institutionen mit Politik und NGOs). Der GMEC ist die erste globale Plattform für den dafür notwendigen Austausch.“

Richtlinien teils mehr als erfüllt

Auf die Frage, wie weit diese bereits heute umweltfreundlichen Konzepte um- und eingesetzt werden, antwortet die HMC: „Die IMO-Richtlinien werden von der Schifffahrt teils sogar übererfüllt, jedoch steht die Branche vor großen technologischen Herausforderungen. Auf der SMM 2010 warten die Entwickler von Schiffsdieseln wie Caterpillar, MAN, Wärtsilä, MTU etc. mit Technologien auf, die über die reine Einhaltung der IMO-Grenzwerte hinausgehen.“ Hinweise auf entspre-



„Grüne“ Technik: Ballastwasser-Management-System.

chende Aussteller gibt auch der spezielle SMM Green Shipping Guide „green route“ auf der SMM-Webseite. Neben der SMM in Hamburg stehen im kommenden Frühjahr noch zwei weitere SMM-Events an. So wartet vom 26. bis 28. Januar 2011 die SMM Istanbul und vom 7. bis 9. April 2011 die SMM India mit Neuigkeiten und Trends im Schiffbau auf.

www.galltec-mela.de

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



Starke Partner für die Feuchtemesstechnik in Transport und Lagerung

Galltec
+mela

MAFA

Maschinen und Fahrzeuge GmbH



Schillerstraße 1d
99439 Vippachedelhausen
Telefon: (03 64 52) 7 36-0
Telefax: (03 64 52) 7 03 19
Internet: www.mafa-gmbh.de
E-Mail: info@mafa-gmbh.de



Unser Produktions- und Leistungsprofil umfasst:

- Herstellung von Lkw- und Sattelanhängern
- Containersattelanhänger verschiedenster Ausführungen
- Fahrgestelle für Aufbauhersteller
- Reparatur und Service an Anhängern, Lkw und Aufbauten

Wir fertigen unsere Produkte nach Kundenanforderungen. Wir sind Servicewerkstatt für WABCO, BPW, Aspöck, Meiller, SAF, Knorr und Dautel.



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



CAVOTEC VERBINDET SCHIFFE UND HÄFEN
Im Sog der Zeit

Mit den wachsenden Schiffsgrößen nimmt auch die Automation in den Häfen rund um die Welt zu. Damit moderne Schiffe und Terminals nicht an Zeit und Effizienz verlieren, hat Cavotec ein automatisches Festmachsystem entwickelt, das bereits bei verschiedenen Terminals eingesetzt wird. Darunter Dry Bulk und Tanker-Terminals, Container-Terminals sowie RoRo- und Fähr-Terminals. Verwirklicht wurden die Systeme dabei hafenspezifisch und an die jeweiligen Ansprüche der Schiffe angepasst. Innerhalb weniger Sekunden können laut Herstellerangaben die Schiffe mit dem Vakuumsystem fest- bzw. losgemacht werden. Neben dem Moor-Master bietet Cavotec auch zwei Lösungen zur alternativen Stromversorgung für Schiffe an. Bei der einen Lösung wird ein Kabel-Management-System bord- oder landseitig befestigt. Mit speziellen Hochspannungskabeln wird dann über eine technische Grube am Kai an den landseitigen Strom angeschlossen. Die zweite Variante ist der Einbau des Systems in einem Standard-Container. Dieser Container kann dann an Bord platziert werden.

EICHFÄHIGE SCHIFFSVERLADUNG VON ENDRESS+HAUSER
Massegenau Laden

Unter dem Begriff Flow-Management-Solutions bietet Endress+Hauser Lösungen für den Be- und Entladebetrieb von Schiffen, Kessel- und Tanklastwagen sowie Großgebinden an. Hierzu gehört auch eine eichfähige Messung, mit der Flüssiggas für die Schiffsverladung abgerechnet werden kann. Dabei sollte nicht teuer in eine neue Wägeeinrichtung investiert werden müssen. Für die Befüllung des Schiffes selbst wurde weiterhin der Volumenfluss eichfähig gemessen und damit vermieden, dass die Tanks überlaufen. Da das Volumen jedoch druck- und temperaturabhängig ist, soll zukünftig über

die Massemessung abgerechnet werden. Weitere Vorteile moderner Coriolis-Massedurchfluss-Mess-Systeme sind laut Unternehmensangaben die Wartungsfreiheit und die hohe reproduzierbare Genauigkeit der Messergebnisse. Der Massedurchfluss kann mit einem Lkw, der befüllt und auf einer geeichten Waage gewogen wird, geeicht werden. In diesem Fall fehlte vor Ort jedoch eine derartige Waage. Daher installierte Endress+Hauser stattdessen zusätzlich zu den Coriolis-Durchflussmessgeräten in der DN-150-Hauptleitung ein weiteres Gerät im Bypass als Dichtemaster.

Schwere Wege meistern

●●● Transportfahrzeuge der TII-Gruppe

Für Transporte in Schiffswerften oder in der Offshore-Industrie bietet die TII-Gruppe (Scheuerle, Nicolas, Kamag) Lösungen für zahlreiche Anforderungen. Mithilfe der Fahrzeuge können von Kleinsektionen bis zum Megablock oder Einzelbauteile bis zu komplette Schiffe transportiert werden. Das Angebot umfasst sowohl gezogene als auch selbstfahrende Fahrzeugeinheiten, die im Kuppelbetrieb Lasten von 16.000 t und mehr bewältigen können. Spezielle Werfttransporter von Kamag (Typ 1400), Nicolas sowie die der Baureihe SHT von Scheuerle haben den Transport von einzelnen Schiffsektionen bis hin zu kompletten Schiffen in der Werftindustrie modernisiert. Mit nur einem Fahrzeug können Lasten von 1000 t und mehr bewegt werden.

Die nächste Generation. Die SPMT (selfpropelled modular transporter) von Scheuerle ermöglichen laut Herstellerangaben punktgenaues Positionieren schwerster Lasten. Zukünftig bietet Scheuerle neben der dritten Generation SPMT mit einer Achslinienlast von 40 t auch die neue vierte Generation mit einer Achslinienlast von 48 t beim Einsatz von geschäumten- oder Superelastik-Reifen an. Auch die Schwesterfirmen Kamag Transporttechnik und Nicolas Industrie verfügen über Erfah-

VON DER STRASSE AUFS SCHIFF
Gas geben für Schiffsantrieb

Bisher werden Schiffe überwiegend mit Dieselmotoren angetrieben. Hierzu gehören laut der BU DRIVE auch die rund 11.000 Binnenschiffe, die in Europa unterwegs sind. Ein Forschungsprojekt zeigt nun, wie aus einem Dieselmotor ein Gasantrieb werden könnte. Statt neue Spezialmotoren aufwändig zu entwickeln, setzt das gemeinsame Forschungsprojekt der BU-DRIVE-Gruppe und dem Lehrstuhl



Modell: Ein umgebauter Gasmotor soll zukünftig Schiffe antreiben. (Foto: BU DRIVE)



Einsatz bei Fagioli: SPMT bewegen ein Öl- und Gasversorgungsschiff mit 2100 t Gewicht. (Foto: TII-Gruppe)

rung in der Produktion von selbst angetriebenen Modultransportern. Die einzelnen Modultransporter der drei Unternehmen sind dabei nach Angaben der Gruppe beliebig miteinander kuppelbar.

„Umweltgerechte Produktionstechnik/Fraunhofer Projektgruppe Prozessinnovation“ an der Universität Bayreuth auf Remanufacturing. Im Rahmen des Programmes „Zentrales Innovationsprogramm Mittelstand (ZIM)“, wird hierzu ein LPG-Gasmotor für Schiffshaupt- und Nebenantriebe aus gebrauchten Lkw-Dieselmotoren entwickelt. Dank der ähnlichen Leistungsklassen ist die Verfügbarkeit geeigneter Lkw-Dieselmotoren hoch. Indem mehrere Motoren eingesetzt werden, können sie auch bei größeren Binnenschiffen eingesetzt werden. Das Projekt hat eine Laufzeit von 1,5 Jahren und wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie gefördert. In gut zwei Jahren soll der neue Schiffsgasmotor verfügbar sein. Die Anschaffungs- und Betriebskosten sollen 30 Prozent unter denen von herkömmlichen Dieselmotoren liegen.

www.investmo.de

Dolezych
einfach sicher

Qualität setzt sich durch!

Seile • Ketten • Hebebänder • Zurrgurte • Rundslingen
Hebezeuge • Krane • Beratung • Prüfung • Wartung • Schulung

Hartmannstraße 8 • 44147 Dortmund • Tel. 02 31/82 850
Fax 02 31/82 77 82 • www.dolezych.de • info@dolezych.de

ONLINE UP TO DATE

www.contrailo.de

Sind Ihre Fahrer fit? LaSi-Seminare analog VDI 2700a und CTU-Packrichtlinie.



Praxisnähe pur:

Was hält, was nicht?

Container auf dem ma-co - Gelände in Hamburg bei Kippversuchen.

Seminare in Hamburg:

Köhlbranddeich 30 - 20457 Hamburg
info-hh@ma-co.de

Seminare in Bremen:

Konsul-Smidt-Straße 11 - 28217 Bremen
info-hb@ma-co.de www.ma-co.de



Blinde Passagiere finden

Umwelttechnik. Im Wasser ist viel los – das gilt auch für die Welt der Kleinstlebewesen. Damit Schiffe im Ballastwasser keine fremden Lebewesen in andere Ökosysteme einschleppen, können diese mit modernen Ballastwasser-Management-Systemen (BWM-System), wie z. B. von Hyde Marine, ausgestattet werden.



Wächter: Das chemiefreie Ballastwasser-Management-System Hyde Guardian von Hyde Marine wird beispielsweise für RoRo-Schiffe angeboten. (Foto: Hyde Marine)

Die Flensburger Schiffbau Gesellschaft baut derzeit zwei 195-m-RoRo-Schiffe für die Rettig Group Ltd. Bore, Finnland. Die Schiffe, die im Mai und August 2011 ausgeliefert werden sollen, sind mit dem Hyde-Guardian®-Ballastwasser-Management-System (BWM-System) ausgerüstet. Jedes dieser Systeme verfügt über eine Kapazität von 700 m³/h. Seine Einsatzqualitäten beweist dieses System bereits seit sieben Jahren an Bord des Kreuzfahrtschiffes Coral Princess. Hier arbeitet es nach wie vor mit den originalen Filterelementen und UV-Lampen. Als Merkmale für das IMO zugelassene und chemiefreie Hyde Guardian nennt Hyde Marine das kompakte, modulare Design, niedrigeren Energiever-

brauch je nach Kapazität, und den einfachen, automatischen Betrieb. Der zweistufige Prozess des Hyde Guardian umfasst die automatische Rückspülfilterung und UV-Desinfektion.

Das System kann in Komponenten geliefert werden, die sich in den verfügbaren Raum auf Schiffen einpassen lassen oder als kompakte, vormontierte Anlage für Neubauten.

Teamwork für die Umsetzung

Bevor das System bestellt wurde, integrierten die Ingenieure von Flensburger alle Komponenten mithilfe eines 3D-CAD-Systemes in den Maschinenraum. „Der Erfolg dieses Projekts ist das Resultat einer außergewöhnlichen Zusammen-

arbeit von Schiffseigner, Werft und Zulieferer“, sagt Jim Mackey, Hyde Marines Verkaufsleiter. Der Vizepräsident Marine Operations der Rettig Group, Jorgen Mansnerus, sagte: „Rettig Group Ltd. Bore verpflichtet sich, seine Schiffe auf einem umweltfreundlichen, nachhaltigen und wirtschaftlichen Weg zu betreiben. Wir versuchen, kontinuierlich unseren Schiffsbetrieb zu verbessern und unseren Umwelt-Fußabdruck zu verringern – die Anforderungen der ISO 14001 im Blick. Wir sind dem Ratifizierungsprozess des IMO-Ballastwasser-Abkommens gefolgt, das voraussichtlich Anfang 2012 in Kraft treten wird.“

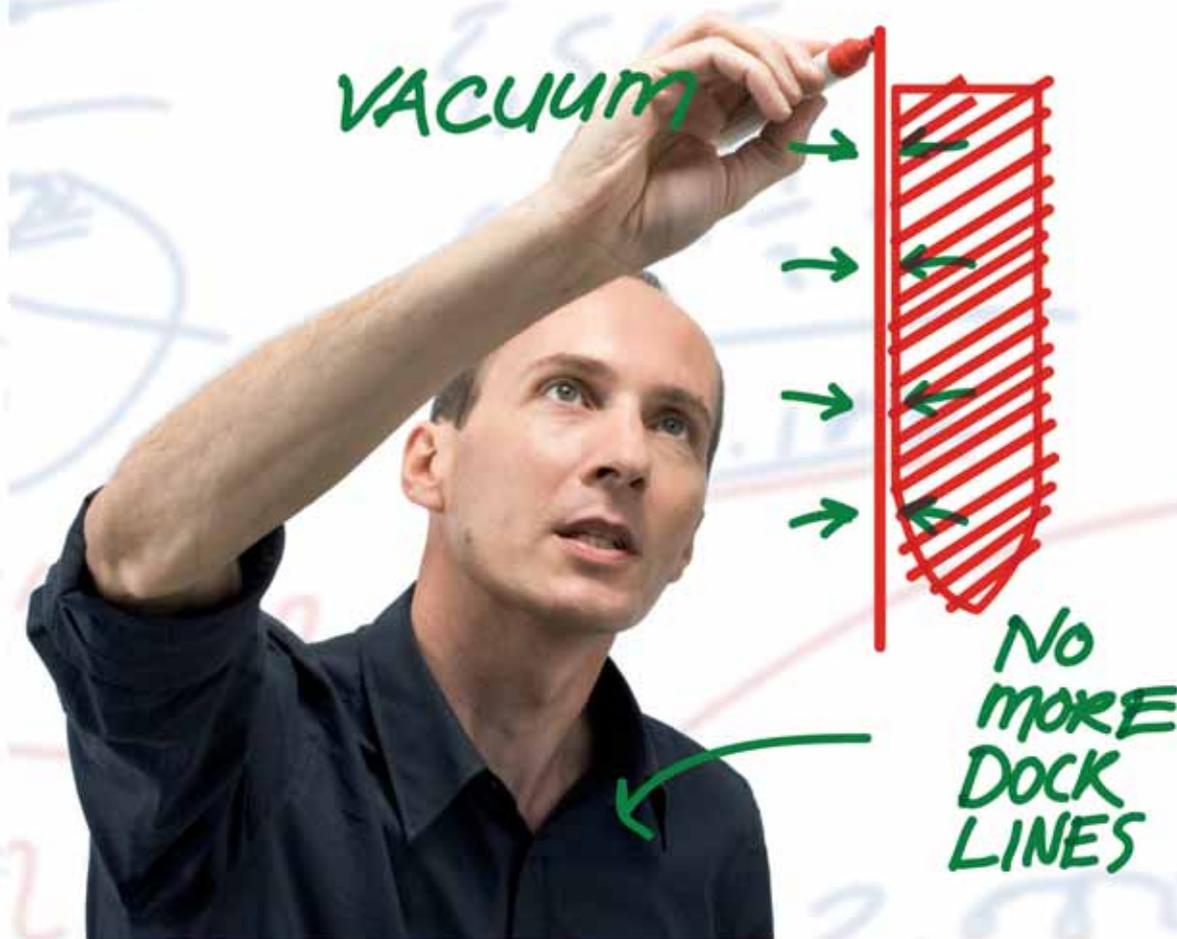
Die Auswahlkriterien

Mansnerus fährt fort: „Als ein Unternehmen, dass derzeit in einem Flottenerneuerungsprogramm beteiligt ist, haben wir bereits 2008 die Notwendigkeit erkannt, mit der Umsetzung der Anforderungen der BWM-Konvention zu beginnen. Wir suchten am Markt nach vorhandenen und zugelassenen Technologien und entschieden uns für das Hyde-Guardian BWM-System.“ Als Gründe für die Entscheidung gibt Mansnerus unter anderem die zuverlässige Technologie und den geringen Energiebedarf an.

Weitere Kriterien waren ein geringer Instandhaltungs- und Trainingsaufwand für das vollautomatische BWM-System. Mit diesem Auftrag für die neuen Schiffe der Rettig Group hat sich die Zahl der Hyde-Guardian-Systeme, die Hyde Marine bis Ende 2010 ausliefern wird, auf mehr als 25 Stück erhöht.



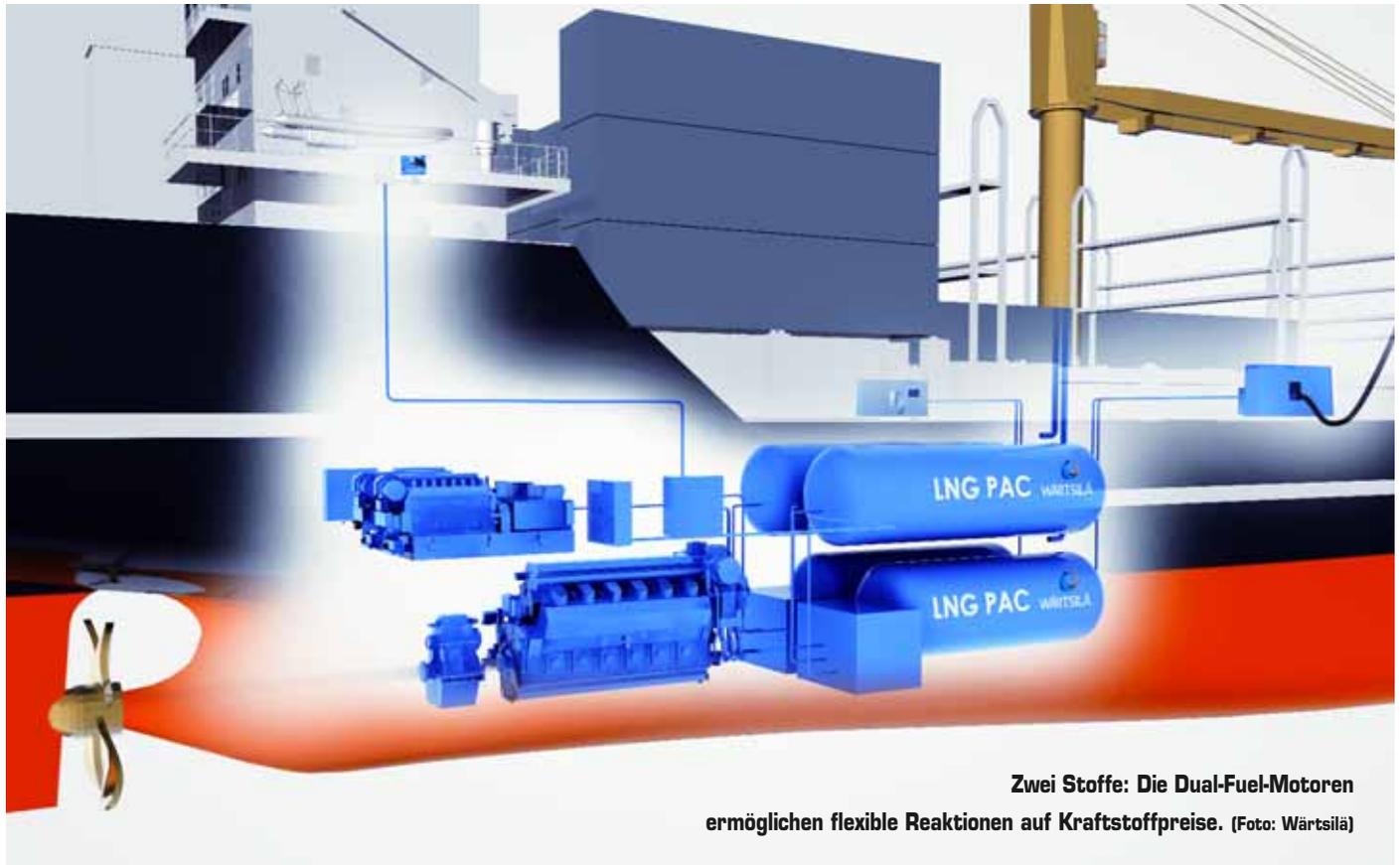
Cutting all ties with traditional thinking,
Cavotec automated mooring comes to the Nordics.



MoorMaster™ is currently in use in Australia, Canada, Denmark, New Zealand and Oman. Compared to lines, the system offers a dramatic reduction in ship motion – for faster loading and unloading.

Cavotec automated mooring comes to the Nordics

Over the past 100 years, every aspect of shipping has been modernised – with the exception of how we moor ships. However, dock lines can be hazardous, and can slow port operations. That's why Cavotec developed MoorMaster™. Instead of using lines, the system has large vacuum pads that adhere to the sides of ships. So vessels can moor safely or release in just seconds, regardless of tides, swell or weather conditions. MoorMaster™ is now in operation in Denmark, serving a high-frequency ferry link between the ports of Hov and Saelvig. For more information on our maritime solutions, visit www.cavotec.com



Zwei Stoffe: Die Dual-Fuel-Motoren ermöglichen flexible Reaktionen auf Kraftstoffpreise. (Foto: Wärtsilä)

Aufbruch ins Gaszeitalter

Schiffsantriebe. Die heutige Zeit ist charakterisiert von zunehmend strengeren Emissionsvorschriften und unberechenbaren Kraftstoffpreisen. Dabei wären verschiedene Alternativen für Schiffsantriebe denkbar. Doch nur eine scheint die Anforderungen laut Wärtsilä zu erfüllen: der Wechsel zu Naturgas.

Naturgas (NG) ist eine Mixtur verschiedener Gase, hauptsächlich Methan. Das Gas wird heute entweder gasförmig über Pipelines oder flüssig (LNG) über das Meer gehandelt. LNG enthält dabei, so die Antriebsspezialisten, näherungsweise die 600-fache Energie wie die gleiche Menge NG. Für die Verflüssigung des Gases sind jedoch Tieftemperaturen nötig. Daher setzt der Einsatz von LNG entsprechendes Equipment voraus, das zudem auch die Sicherheit und Zuverlässigkeit gewährleistet. Oftmals wird Öl in USD/t und Gas in USD/MMBTU gehandelt. Damit Kraftstoffpreise schnell verglichen werden können, müssen sie je-

doch mit einer einheitlichen Energieeinheit betrachtet werden. Als Ergebnis erweist sich dann, so Wärtsilä, Naturgas gegenüber anderen marinen Kraftstoffen als kostengünstiger.

Freie Wahl des Kraftstoffes

Können Schiffseigner und Betreiber sogar aus verschiedenen Kraftstoffen wählen, können sie flexibel auf lokale Umweltauflagen, Preise und andere Faktoren reagieren. Ermöglicht wird dies mit Dual-Fuel-Motoren. Wird z. B. die Gasversorgung unterbrochen, können diese Motoren automatisch in den Dieselbetrieb wechseln, ohne Geschwindigkeit oder

Kraft zu verlieren. Dual-Fuel-Motoren von Wärtsilä können mit Naturgas, Marine-diesel, Schweröl oder Biokraftstoff betrieben werden. Dabei handelt es sich um mittelschnelle Viertakter.

Im Gasbetrieb können CO₂-Emissionen um rund 20 Prozent und Stickoxide (NO_x) um 80 Prozent gesenkt werden. Schwefeloxide entfallen vollständig, da Naturgas keinen Schwefel enthält. Die Dual-Fuel Motoren von Wärtsilä erfüllen in diesem Modus ohne zusätzliches Abgasnachbehandlungssystem die kommenden IMO-Tier-III-Vorschriften. Im Betrieb mit flüssigen Ölkraftstoffen entsprechen die Motoren den Vorgaben der IMO Tier II.

Anwendung im RoRo-Verkehr

Flüssiggasterminals für den Im- und Export sind an der See vielerorts zu finden, sodass LNG nahezu weltweit verfügbar ist. Zudem sollen in den nächsten Jahren weitere Terminals in Betrieb gehen. Die Vorteile des Gases im Seeverkehr könnten noch größer werden, wenn der Energie Effizienz Design Index (EEDI) angewendet wird. Früher waren RoRo-Schiffe schnelle Schiffe, deren Leistungsbedarf sich nachteilig auf den, entsprechend der derzeitigen Bauart berechneten, EEDI-Wert auswirkt. Tatsächlich wäre der Carbon Footprint in Bezug auf die Ladungskapazität solcher Schiffe viel zu hoch. Die Dual-Fuel-Technologie ermöglicht hier Zusatzwerte: Bei einem geschwindigkeitsorientierten Schiff mit LNG-Betrieb kann nach Angaben von Wärtsilä der EEDI re-

duziert werden. Oder anders gesagt wird der maximal erlaubte EEDI-Wert bei RoRo-Schiffen mit LNG-Antrieb erst bei einer höheren Geschwindigkeit erreicht, als bei vergleichbaren Schiffen im Schwerölbetrieb.

Nötiges und Unnötiges

Für die Nutzung von Gas als Kraftstoff benötigen Schiffe zusätzliche Einbauten für die Lagerung des Gases und die Prozesse an Bord. Wärtsilä kann hierfür Lösungen aus einer Hand bieten. Das LNGPac ist ein modulares Komplettsystem, das auf die Dual-Fuel-Motoren abgestimmt ist und sowohl auf Sicherheit als auch Platz- und Gewichtseinsparungen ausgelegt ist. Das Produktportfolio für Dual-Fuel-Motoren deckt sowohl die Haupt- als auch Hilfskraftversorgung ab.

EEDI - was ist das?



Der Energy Efficiency Design Index (EEDI) soll technische Entwicklungen für Schiffe mit Blick auf die Energieeffizienz und Reduzierung der CO₂-Emissionen voranbringen. Nach dem Leitfaden für die freiwillige Anwendung des EEDI der International Maritime Organization (IMO) vergleicht der Index demnach das Verhältnis zwischen den theoretischen CO₂-Emissionen eines Schiffes und der Transportleistung. Konzipiert wurde der EEDI als verbindlicher Standard für zukünftige Schiffe.

Tankcontainer

für den Transport und die Lagerung von Flüssigkeiten und Gasen



WEW Westerwälder Eisenwerk GmbH
Ringstraße 65a
D-57586 Weitefeld Germany
Telefon: +49 (0) 2743 9222-0
Fax: +49 (0) 2743 3411
E-Mail: wew@wew-tankcontainer.de



Forward Motion

LOGWIN-LÖSUNGEN FÜR SCHIFF-FAHRTSKUNDEN

Paketdienst auf See

Auch in diesem Jahr ist Logwin wieder bei der SMM vertreten. Am Messestand informiert der Logistik-Dienstleister über seine Lösungen Ship Parts Logistics und Logwin Boat. Daneben erwartet die Messebesucher ein besonderer Service: Sie können direkt vor Ort eine Frachtkalkulation und ein auf ihre Anforderungen zugeschnittenes Konzept erstellen lassen. Die Speziallösung Ship Parts Logistics richtet sich seit über 20 Jahren an Werften, Schiffseigner sowie Versorgungs- und Betreibergesellschaften. Dabei liefert der Logistiker alles, was an Bord benötigt wird, vom Schiffspropeller bis zur Bratpfanne für die Kombüse. Logwin übernimmt Ersatzteile und Artikel ab Lager oder Hersteller, lagert sie zwischen, wickelt die Zollformalitäten ab und liefert die Einzel- oder Sammel sendungen an die Schiffe, Werften und auf hohe See. Die IT-Lösung hinter Ship Parts Logistics heißt Logwin Boat. Über das web-basierte Tool können die Kunden den Transport- und Lieferstatus der Sendungen einsehen.



Kurs auf „grünes“ Echo

●●● Siemens stellt verschiedene Lösungen vor

„Navigate to new horizons – Get the course with green returns“ – unter diesem Motto wird Siemens auf der SMM 2010 Lösungen für den nachhaltigen Schiffsbetrieb vorstellen. Mit EcoMain präsentiert Siemens dabei nach eigenen Angaben erstmalig ein technisches und wirt-

PALFINGER TRITT IN NEUEN MARKTBEREICH

Palfinger wird Davits neuer Goliath

Die Palfinger-Gruppe hat eine 75-Prozent-Beteiligung an der Ned-Deck Marine B.V. (NDM) erworben. Palfinger tritt damit in den Markt der schiffsmontierten Krane ein. NDM ist Hersteller von Kranen für Rettungsboote, den so genannten Davit-Kranen. Das Unternehmen hat seinen Hauptsitz in den Niederlanden und ein weiteres Werk in Vietnam. Mit seinen Kranen für Rettungsboote ist NDM vor allem am Markt der ausrüstungspflichtigen Schiffe gemäß den UN-Sicherheitsbestimmungen SOLAS (Safety of Life at Sea) tätig. Der Aftersales-Service ist aufgrund der verpflichtenden jährlichen Überprüfung der Sicherheitseinrichtungen ein we-

sentlicher Faktor des Gesamtgeschäfts. „NDM ist 2009 trotz des Marktrückgangs von 30 Prozent umsatzmäßig stabil geblieben. Mit weiterem Wachstum wird zusätzlich das Service-Geschäft der bestehenden Geräte bedeutend zunehmen“, erläutert Herbert Ortner, CEO der Palfinger AG, die Zukunft. „Im SOLAS-Markt steht zertifizierte Qualität an oberster Stelle.“ Zum weiteren Ausbau des Schiffskranbereichs plant Palfinger nach eigenen Angaben bereits einen weiteren Zukauf: Favorisiert wird dabei nach Unternehmensangaben der Bereich Marinokrane von der Palfinger Systems GmbH, die im Eigentum der Familie Palfinger steht.

LIEBHERR-WERK NENZING BEI DER SMM

Maritime Kranwelt

Die Liebherr-Werk Nenzing GmbH präsentiert in Hamburg ihre Technologien und Produkte, die mit einem dichten Netzwerk für Verkauf und Aftersales-Service komplettiert wird. Die Schiffskrane mit Kapazitäten bis zu 80 t sind für die Installation auf Container- und Mehrzweckschiffen ebenso geeignet wie für Bulk-Schiffe. Die Speziell entwickelte Reihe der Schwerlastkrane mit Einzelkapazitäten von bis zu 450 t und 900 t im Simultanbetrieb, bietet spezielle Betriebs- und Sicherheitsmerkmale, die direkt bei Liebherr entwickelt wurden. Dies sind das Sycratronic (simultaneous lift control) und DACS (dynamic anti collision control system) zusammen mit dem Litronic crane control system. Für den Bulk-Umschlag bieten die Liebherr-Schwimmkrane maßgeschneiderte Lösungen. Die Schwerlast-,

schaftliches Betriebs-Management-System, das Schiffsbetreiber und Reedereien dabei unterstützt, verschiedene Prozesse an Bord energietechnisch und ressourcenschonend zu optimieren. Basis der Lösung ist eine Plattform, auf der alle Betriebsdaten gesammelt und in einheitlichem Format gesammelt werden. Auf der Plattform sollen sowohl vorhandene Module als auch neue Systeme oder Fremdsysteme wie das Container-Management installiert werden können.

Ballastwasser. Ebenfalls Thema der SMM 2010 wird das Ballastwasser-Management-System Secure von Siemens. Das System basiert auf einer physikalischen Abscheidung der Organismen und einem speziellen Aufbereitungsprozess mithilfe von Bioziden, die vor Ort aus dem Meerwasser gewonnen werden.

Antriebstechnik. Weitere Messeschwerpunkte sind diesel-elektrische und hybride Antriebskonzepte. Mit Siship SSP (Siemens-Schottel Propulsor) präsentiert das Unternehmen ein weiteres innovatives Antriebskonzept: Mit Leistungen bis zu zwölf Megawatt je Pod ist dieser Podantrieb zum Beispiel für Fähren, Versorger, Produkt-Tanker und für weitere Schiffe konzipiert. Ferner wird Siemens über das Waste-Heat-Recovery-System informieren, mit dem die Abwärme von Schiffsmotoren zur Energieerzeugung genutzt werden kann.

Ausleger- oder Doppelträgerkrane mit Hubkapazitäten bis zu 45 t ermöglichen den Umschlag von Schiffen bis zur Capsize-Klasse. Ebenfalls zum Portfolio gehören Auslegerkrane für den Einsatz am Kai oder im Hafen. Sie werden entweder auf festem Sockel (FCC) oder als schienengebundene Krane (TCC) angeboten. Sie eignen sich laut Liebherr besonders für kleinere Häfen, wo nur begrenzter Raum verfügbar ist.



(Foto: Liebherr)

Vemes *Immer der richtige Weg*
 Leipzig Schomburgkstr. 1 **tiv** Tankcontainer - Service / Reparatur
 Tel.: 0341 68 68 300 www.vemes.de
 - Wiederholungsprüfungen
 - Reparatur und Umbau von Tankcontainern
 - Reparatur von Truck und Trailer

Tagesaktuell - www.contrailo.de

Container-Handhabung schnell, einfach und günstig!

Mit dem Container-Hub-System und dem one-shot-Container Be- und Entladesystem von Joloda.

M. Bartels
 Verladesysteme GmbH & Co. KG
 Joloda Vertriebsniederlassung
 www.joloda-verladesysteme.de
 m.bartels@joloda-verladesysteme.de

Halle 25, Stand C 40

Joloda TM
 MAKING LIGHT WORK OF HEAVY LOADS

Schnelle Instandsetzung von Hafenkranen und Schiffen



LÖSOMAT Hochmomentschrauber bis 27.000 N·m

Elektrisch, pneumatisch, hydraulisch und akkubetrieben.

LÖSOMAT Member of the **GEDORE** group

LÖSOMAT - Schraubtechnik Neef GmbH
 Tel. +49 (0) 7042 / 94 41-0 · info@loesomat.de · www.loesomat.de

SCHMIERSTOFFE

Seetauglich biologisch geschmiert

Am Messestand von Klüber Lubrication stehen in diesem Jahr synthetische Schmierstoffe im Mittelpunkt. Als Alternative zu den weit verbreiteten Schmierstoffen auf Mineralölbasis leisten diese nach Unternehmensangaben einen spürbaren Beitrag zum Schutz der Meere vor Verschmutzungen. Mit der Neuentwicklung Klüberbio MR 2-150 präsentiert das Unternehmen z. B. ein nicht-toxisches, biologisch leicht abbaubares Stevenrohröl für Fest- und Verstellpropeller.

KORROSIONSSCHUTZ

Doppel gegen Rost

Rema TIP TOP präsentiert bei der SMM gemeinsam mit dem Tochterunternehmen, Peter Mahnke GmbH, Neuheiten aus dem Produkt- und Servicebereich. Das Hauptaugenmerk liegt dabei auf dem Kompetenzbereich Lukenabdichtungen, Korrosionsschutz seewasserführender Rohrleitungen und Tankinnenbeschichtungen von Schiffen. Die Peter Mahnke GmbH führt im Auftrag von Reedereien Reparaturen an Lukenabdichtungen auf Seeschiffen durch. Auf diesem Gebiet werden auch Leistungen wie Stahlbaureparaturen und Ultraschalldichtheitsprüfungen angeboten. Die Montagearbeiten finden weltweit statt. Zudem liefert Mahnke als Erstausrüster gummierte Seewasserleitungen und -filter an deutsche Werften. Für 2011 plant Rema TIP TOP auch in die Belieferung des chinesischen Raumes einzusteigen.

Stütze für Reeder

●●● CODieBOARD#support-center für maritime Einsätze

Ein klassischer Helpdesk ist ein Informationsdienst, der Anwendern von Hard- und Software unterstützt, aber auch für Anfragen von Kunden in anderen Dienstleistungsbereichen zuständig ist. Dabei werden die Anfragen zentral verwaltet. So kann eine „Erfahrungsdatenbank“ entwickelt werden. Gleichzeitig werden auch Informationen zur Verbesserung von Produkten und des Services gesammelt. In der Seefahrt geht es darum den Schiffs- und Reedereibetrieb sowie den Neubau von Schiffen sicherzustellen. Das Programmsystem CODieBOARD#support-center wurde gemeinsam von der CODie software products e.K. mit der

Hamburger Reederei Peter Döhle Schifffahrts KG entwickelt.

Maritime Aufgaben. Ein solcher maritimer Helpdesk sollte durch eine einzige Zentrale organisiert werden und dabei verschiedene Bereiche abdecken. Hierzu gehört das Feld Nautik/ Schiffsbetrieb mit elektronischen und gedruckten Medien ebenso wie der Bereich Kommunikation mit allen Leistungen zur Sicherstellung der externen Kommunikation auf Handelsschiffen. In den Bereich Schiffselektronik fällt die Organisation und Durchführung der technischen Sicherstellung von der Instandhaltung bis zur jährlichen Überprüfung der GMDSS Funktechnik. Wei-

NG2 STELLT PROTOTYPEN VOR

PLUG & Play für Landstrom

PLUG – diese vier Buchstaben stehen für ein neuartiges System, mit dem New Generation Natural Gas (NG2) zukünftig Schiffe in Häfen mit Energie versorgen will. Die Abkürzung steht dabei für Power Generation during loading and unloading. Bei der SMM in Hamburg zeigt NG2 die erste PLUG-Einheit, die nach Unternehmensangaben zahlreiche Vorteile bietet. Da PLUG sich automatisch anschließt bzw. abkoppelt, soll das manuelle Handhaben der benötigten Hochspannungsleitungen und -stecker anders als bei den aktuellen Lösungen entfallen. Die kompakte Einheit wirkt sich nicht auf den schiffsseitigen Laderaum aus und nimmt auch an Land nur wenig Raum ein. Darüber hinaus können die Schiffe schneller angeschlossen werden und damit der Einsatz der Bordgeneratoren reduziert werden. Eine PLUG-Einheit soll bis zu 11.000 V/700 A liefern können und ist nach Anga-



Schnellanschluss: Mit NG2 PLUG könnten Containerschiffe in Zukunft am Liegeplatz mit Energie versorgt werden. (Foto: NG2)

tere Felder sind die On-Board IT Infrastruktur, der Zertifizierungs- und Rechtsservice die Ladungspflege und der Bereich Farbe, Sicherheits- und Rettungsmittel.

Die Auswirkungen. Damit all diese Aufgaben gelöst werden können, müssen der Supportzentrale zahlreiche Spezialdaten eines Schiffes bekannt sein. Das Programmsystem CO-DieBOARD#support-center deckt diesen Service und Support nach Herstellerangaben ab.

Hierzu werden beispielsweise Supportanfragen per Schiffscient Software automatisch an das Supportcenter gesendet.

ben von NG2 konform zu den Vorgaben der IEC für landseitige Stromversorgung mit Hochspannung. Nach der Messe soll die hier vorgestellte Einheit für die Qualifizierung nach IEC-Standard und den Vorgaben bedeutender Klassifizierungsgesellschaften genutzt werden. Für den Einsatz von PLUG wurden unter anderem Studien für folgende Schiffstypen durchgeführt: 2 MVA/6.6 kV für Mittelmeer- und Kanalfähren, 6-8 MVA/6.6 kV für Containerschiffe und 2 MVA/3.3 kV für Schubverbände und RoRo.



UND WENN ICH
ERFAHREN MÖCHTE,
WIE **KLEIN** DIE
WELT SEIN KANN?

Dann fragen Sie Logwin!

Als integrierter Logistikdienstleister entwickelt Logwin ganzheitliche Logistik- und Servicelösungen für Industrie und Handel: mit rund 5.500 Mitarbeitern an mehr als 250 Standorten in 37 Ländern. Logwin bietet Kontraktlogistik, weltweite Luft- und Seefracht sowie Transportlösungen auf Straße und Schiene. Mit individuellen Logistikkonzepten bringt Logwin das Geschäft seiner Kunden nachhaltig voran. **Und wie Logwin Sie bei Ihren interkontinentalen Luft- und Seefrachtaufgaben unterstützen kann, erfahren Sie unter www.logwin-logistics.com**

 **LOGWIN**
Your Logistics.

ConTraiLo

ONLINE

www.contrailo.de

Hafen • Umschlag • Schiene • Logistik • Chassis • Terminals • u. v. m.

SOFTWARE

Nautischer Pilot

Die in-innovative navigation GmbH entwickelt Software für Verkehrsleitung und -überwachung zu Wasser, Land und in der Luft. Die Produktlinie RADARpilot720° wird inzwischen auf über 700 Schiffen in ganz Europa eingesetzt. RADARpilot720° wird als Komplettsystem mit Rechner und vorinstallierter Software geliefert. Das Angebot reicht von einfachen elektronischen Kartendisplays bis zu hochgenauen, integrierten Navigationssystemen, die Informationen von zwei Radaren zusammen mit AIS- und ECDIS-Karte auf einem Display darstellen können. Eine neuartige Übersichtsanzeige präsentiert die wichtigsten entgegenkommenden Objekte und liefert dem Schiffsführer so eine bessere Übersicht. Anhand der automatischen Aufzeichnungsfunktion können Verkehrssituationen rekonstruiert werden. Auch für lanbasierte Verkehrsüberwachungssysteme liefert das Unternehmen Soft- und Hardwarelösungen.



(Foto: MacGregor)

Alternativer Elektro-Drive

●●● Elektroantriebe von MacGregor für grünere Zukunft

„Zukünftige Flotten brauchen ‚grüne‘ Technologien“ – unter diesem Motto hat Cargotec bereits vor einigen Jahren mit der Entwicklung von Elektroantrieben als Alternative zu hydraulischen Systemen begonnen. Die Entwicklungsrichtlinie ist dabei auf drei Hauptmerkmale ausgerichtet. So müssen die elektrischen Antriebssysteme im Vergleich zu hydraulischen Versionen die gleiche oder bessere Leistungen erreichen, sie müssen umweltfreundlich sein und das gleiche kosten.

Vorteile der Elektroantriebe. Als Hauptvorteile der Elektroantriebe führt Cargotec unter anderem an, dass Hyd-

raulikleckagen vermieden werden, keine Hydraulikleitungen benötigt werden, die elektrischen Antriebssysteme leichter instand gehalten werden und Energie sparen können. Cargotec bietet unter der Marke MacGregor unterschiedliche Lösungen mit Elektroantrieb an. Hierzu zählt RoRo-Equipment sowie auch elektrischbetriebene Krane mit Frequenzumrichter (VFD). Die MacGregor-VFD-Elektrokrane zeichnen sich nach Herstellerangaben als energieeffiziente und präzise Krane aus. Dank geringerem Energieverbrauch können die Unterhaltungskosten und der Einfluss auf



HUNDERT PROZENT 
FAHRZEUGBAUSYSTEME

WIHAG Fahrzeugbausysteme GmbH
Herforder Straße 22
33602 Bielefeld
Deutschland
Telefon: +49(0)521/1455-0
Telefax: +49(0)521/1455-114
www.wihag.de

Made by WIHAG; Kompetenz vom Marktführer

Vollautomatische Container-Verriegelung
Self-Lock spart Zeit und Nerven

- Durch Aufsetzen des Containers selbstständiges Verriegeln
- Robust und praxistauglich
- entsprechend den TÜV-Bestimmungen
- Entspricht den Vorgaben der Berufsgenossenschaft



die Umwelt reduziert werden. Ende letzten Jahres erhielt Cargotec den Auftrag über 24 GLBE-Krane für acht Bulk-Schiffe der Polska egluga Morska (PZM), die bei Taizhou Sanfu Ship Engineering in China gebaut werden.

Aufträge für Elektrokrane. Zwischen Ende 2010 und 2012 sollen die Schiffe jeweils mit drei 30-t-SWL-Krane ausgestattet werden. Auch sechs von Grieg Shipping bestellte Open-Hatch-Frachtschiffe sollen mit insgesamt 24 MacGregor-Kranen ausgestattet werden. Gebaut werden die Schiffe für die norwegische Schiff-Fahrtsgruppe im Hyundai Mipo Dockyard in Südkorea. Die Auslieferung ist zwischen 2012 und 2013 geplant. Eine weitere Lösung ist beispielsweise Mac-Rack. Dies ist ein neues elektrisches System zum Heben und seitlichen Öffnen von Lukeendeckeln.

Ausstattung von RoRo-Schiffen. In den vergangenen Jahren erhielt Cargotec Aufträge für mehr als 100.000 m² elektrischbetriebene, hebbare Auto-decks inklusive Zugangsrampen sowie für elektrischbetriebene Heck- und Seitenrampen bzw. -tore, Innenrampen und Tore. Elektrische Antriebstechnologien können auch nachgerüstet werden.

GL VERGIBT ERSTES EEDI-ZERTIFIKAT

Zertifizierter Meeres-Express

Der Germanische Lloyd (GL) hat zum ersten Mal ein „Energy-Efficiency-Design Index“- (EEDI-)Zertifikat für ein großes, von Hapag-Lloyd betriebenes Containerschiff ausgestellt. Das EEDI-Zertifikat wurde gemäß den freiwilligen EEDI-Richtlinien, MEPC.1/Circ.681 und 682 der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) ausgegeben. Der erreichte EEDI-Wert des Schiffs unterstreicht die hohe Energieeffizienz des Schiffdesigns. Da ein individuell für ein Schiff erlangtes EEDI-Zertifikat die grundsätzliche Energieeffizienz eines Designs wiedergibt, kann es als Maßstab innerhalb der Flotte eines Betreibers dienen oder auch für Vergleiche mit Flotten von Wettbewerbern. Eine EEDI-Zertifizierung ist auch für bereits im Einsatz befindliche Schiffe sinnvoll. Hierzu müssen dann alle Daten für eine vollständige technische EEDI-Dokumentation verfügbar sein. Dank der Forschungsarbeiten und jüngsten Beiträge zu der EEDI-Entwicklung durch die IMO im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat der GL seine Expertise in der Auslegung und Überprüfung des EEDI erworben und mit dem EEDI-Zertifikat sein Dienstleistungsportfolio erweitert.



(Foto: GL/Hapag Lloyd)

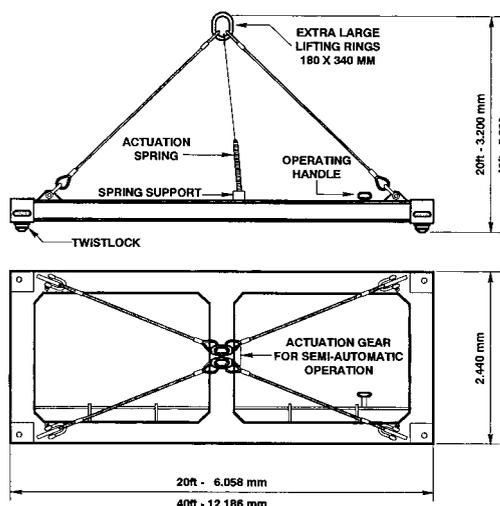


Bruno Dabelstein
Stahl- und Maschinenbau GmbH

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
AH 20-33 *	20ft	33 TONS	1.6 TONS
AH 40-38 *	40ft	36 TONS	2.4 TONS

*) M = MANUAL OPERATION, A = SEMI-AUTOMATIC OPERATION.
EACH SPREADERS IS SUPPLIED WITH A SERVICE- AND SPAREPARTS BOOKLET.

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

BINNENTANKER FÜR GASTRANSPORT

Flottenverstärkung

Lehnkering hat die niederländische Werft TeamCo Shipping mit dem Bau des LRG GAS 89 beauftragt. Damit setzt die Reederei die Modernisierung und Kapazitätserweiterung ihrer Flotte weiter fort. Das neue Gastankerschiff wird typengleich zur ebenfalls noch im Bau befindlichen LRG GAS 88 gebaut und soll als 18. Schiff die unternehmenseigene Spezialflotte verstärken. Die Bauzeit wird rund ein Jahr betragen, sodass das neue Tankerschiff voraussichtlich im Juli 2011 in Dienst gestellt werden kann. Als Schiffsklassifikationsgesellschaft wurde BUREAU VERITAS beauftragt. Die Gasdruckbehälter werden von der Firma Gronemeyer & Banck gefertigt. Sie sind erneut jeweils 33,60 m lang, haben einen Durchmesser von 4,80 m und ein Fassungsvermögen von jeweils 582 m³. Der Binnentanker wird kanalgängig und somit auf Nebenwasserstraßen einsetzbar sein.



(Foto: Lehnkering)



(Foto: CTHS)

Jetzt auch Chassis

●●● CTHS baut Leistungen aus

Das Container Terminal Saale CTHS hält jetzt als zusätzliche Dienstleistung auch Chassis vor. Die Kippchassis sind für den Transport sowie die Be- und Entladung von 40'-Containern geeignet. Für temperaturgeführte Waren hält das CTHS als weiteres Chassismodell Kühlchassis für 20- bis 40'-Reefer-Container vor.

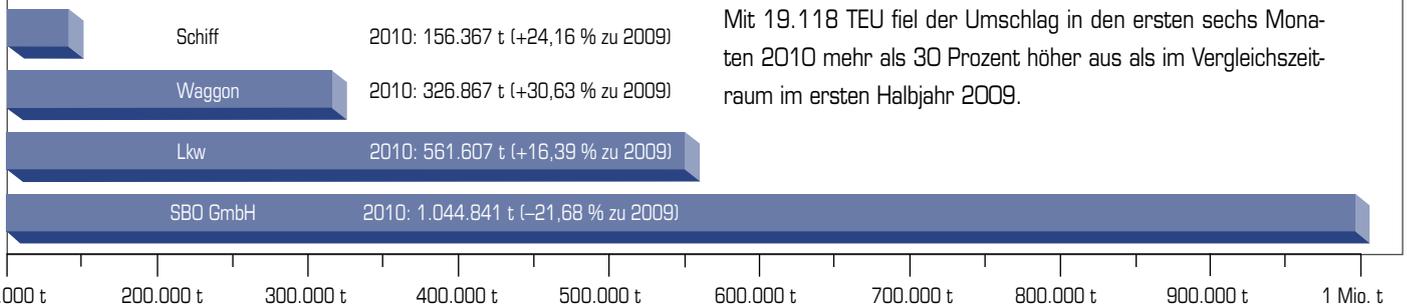
Mehrwert. Interessierte Unternehmen können die Chassisverfügbarkeit beim CTHS Halle anfragen. Abgeholt werden können die Chassis dann entsprechend der Verfügbarkeit in Halle und dort im Anschluss auch wieder abgegeben werden.

Diese zusätzliche Leistung ist Teil der Bestrebungen des Terminals, den Kunden neben dem Umschlag von Containern und Bahndienstleistungen eine Reihe weitere logistische Mehrwertdienstleistungen anzubieten. Die Hafenhalle GmbH, eine 100-prozentige Tochter der Stadtwerke Halle GmbH, betreibt am Standort Halle-Trotha den öffentlichen Binnenhafen.

BILANZ

Bestes Ergebnis seit der Wende

Mit einem Gesamtumschlag von 1,04 Mio. t Gütern können die Häfen Dresden, Riesa und Torgau auf das beste Halbjahreser-



gebnis seit der Wende zurückblicken. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum bedeutet dies ein Plus von knapp 22 Prozent. Der Binnenschiffsanteil am Güterumschlag betrug zum ersten Halbjahr 2010 156.367 t und erhöhte sich damit um 24 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Deutlich gesteigert hat sich auch der Containerumschlag im Hafen Riesa.

Mit 19.118 TEU fiel der Umschlag in den ersten sechs Monaten 2010 mehr als 30 Prozent höher aus als im Vergleichszeitraum im ersten Halbjahr 2009.

Kahlschlag bleibt aus

●●● BDB äußert sich zum Haushaltsentwurf 2011

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB) ist erleichtert über den Haushaltsentwurf 2011. Demnach sollen im kommenden Jahr rund 886 Mio. Euro in den Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle in Deutschland investiert werden. Hiervon sollen rund 385 Mio. Euro an Mautmitteln enthalten sein. Zusätzlich zu diesen Mitteln werden laut dem BDB noch weitere Millionen Euro an Restbeträgen aus dem „Konjunkturprogramm II“ der Bundesregierung zur Verfügung stehen.

Investitionsvolumen. Der BDB hatte noch Anfang Juli im Gespräch mit Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer auf die unverzichtbare Funktion der Binnenschiff-Fahrt im Güterverkehrssystem hingewiesen und für eine Verstärkung der Investitionslinie im Wasserstraßenbereich geworben. Umso mehr freut es den BDB, dass der um die Konjunkturpakete und die Mautmittel bereinigte Haushaltsansatz des Bundesverkehrsministeriums nun sogar noch geringfügig höher ausgefallen ist als die Investitionslinie für das Jahr 2010. „Der befürchtete Kahlschlag ist ausgeblieben!“ kommentiert BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers den Haushaltsentwurf.

Förderung bleibt. Erleichterung herrscht im Binnenschiff-Fahrtsgewerbe nach Angaben des BDB auch im Hinblick auf die Fortführung der Fördermaßnahmen. So sollen sowohl das Programm zur Förderung abgasärmerer Motoren und das Flotten-Modernisierungsprogramm als auch die Ausbildungsförderung mit insgesamt 5. Mio. Euro im Haushaltsentwurf bedacht sein.

CONTAINERUMSCHLAG

Enorm gestiegen

Im ersten Halbjahr 2010 wurden in den Mannheimer Häfen 4.119.540 t Schiffsgüter umgeschlagen. Damit zeigt die Bilanz im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ein Plus von 3,88 Prozent. Im Containerverkehr wurden in diesem Jahr wasserseitig bereits 64.630 TEU umgeschlagen. Dies sind mit 21.531 TEU knapp 50 Prozent Steigerung zum ersten Halbjahr 2010.

Baltic-Train Container Network since 1992 **KLV-CONTAINERZUGLINIEN**

unsere Linien-Verkehre ↔ Hamburg/Bremerhaven:

- Salzgitter (bei Braunschweig)
- Philippsthal (bei Eisenach)
- Beiseförth (bei Kassel)
- Wismar

Web: www.baltic-train.de Tel.: 040-3 09 06-106
E-Mail: container-service@k-plus-s.com Fax: 040-3 09 06-135


K+S Gruppe

Tagesaktuell – www.contrailo.de

Hafenband

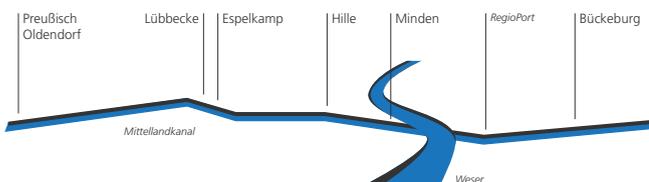
am Mittellandkanal

Mindener Hafen GmbH
Simeons carré 2
32423 Minden

Telefon: 0571/82 885 - 0
Telefax: 0571/82 885 - 24

E-Mail: Esper@MEW.de

6 Häfen – 1 Management








For more information, contact ORTS at:

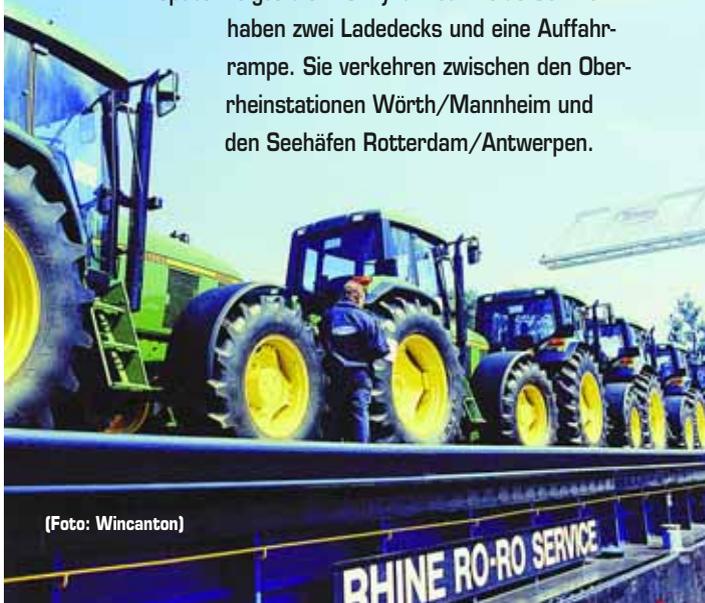
ORTS GmbH Maschinenfabrik

Schwartauer Straße 99 | D-23611 Seretz
 Telefon: +49 (0) 4 51/39 88 50
 Telefax: +49 (0) 4 51/39 23 74
 eMail: sigvard.orts-jun@orts-gmbh.de
www.orts-greifer.de

25 JAHRE RHINE-RORO-SERVICE

Jubiläum auf dem Rhein

Der Rhine Ro-Ro Service feierte im Juni 2010 sein 25-jähriges Bestehen. Die laut Wincanton bis dato einzige fahrplanmäßige RoRo-Binnenschiffslinie wird zusammen von Wincanton und zwei niederländischen Partnern betrieben. Das erste Spezialschiff der RoRo-Linie, die MS Vera, lief im Juni 1985 in Mannheim ein. Kurze Zeit später folgte die MS Dynamica. Beide Schiffe haben zwei Ladedecks und eine Auffahrrampe. Sie verkehren zwischen den Oberreinstationen Wörth/Mannheim und den Seehäfen Rotterdam/Antwerpen.



CONTARGO SETZT MEHR SCHIFFE EIN

Schlagzahl am Mittelrhein erhöht

Das Anziehen der Konjunktur sorgt in den Seehäfen für erneute Wartezeiten an den Terminals. Um die Frequenz der Abfahrten ab den Mittelrheinterminals unverändert beibehalten zu können, verlängert Contargo, der Spezialist für Container-Hinterland-Transporte, für zwei der wöchentlichen Abfahrten die Zeit für einen Rundlauf von bisher sieben auf zehn Tage.

Um dies zu ermöglichen, erweitert Contargo ab sofort seinen „Mittelrheinservice“ nach Rotterdam auf fünf Schiffe. Contargo-Geschäftsführer Heinrich Kerstgens, verant-

wortlich für die Transportlinien, sagt dazu gegenüber ConTraiLo: „Bereits seit März diesen Jahres fahren wir in unserem Mittelrheindienst Antwerpen bereits wieder mit drei Schiffen im Zehn-Tagesrundlauf an. Das hat sich bewährt, sodass wir uns entschlossen haben, auch Rotterdam im Zehn-Tage-Turnus anzufahren.“

Contargo hat sich als Dienstleister auf Hinterlandtransporte im trimodalen Verkehr mit den zugehörigen Zusatzdienstleistungen, wie z. B. Depot- und Reparaturservice, spezialisiert.



Gemeinschaftsband

- ● ● Sechs Binnenhäfen schließen sich zusammen

Minden – eine Region in der sich bedeutende Binnenwasserstraßen begegnen. So treffen die Weser und der Mittellandkanal am Wasserstraßenkreuz aufeinander. Von hieraus führen die Wege sowohl in Ost-West-Richtung als auch in Richtung Rhein-Ruhr-Gebiet und zu den deut-

FAST EIN DRITTEL MEHR CONTAINER

Starke Steigerung

Auch zur Jahresmitte 2010 bestätigt sich die positive Tendenz im Containerumschlag für Duisburg mit deutlichen Zuwächsen. Mit einem Plus von 29 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum steigerte sich die Zahl der gehandelten Container auf 1,1 Mio. TEU. Dabei sind die drei Verkehrsträger Schiff, Bahn und Lkw in die Bilanz einbezogen. „Damit liegen wir auch deutlich über der Rekordmarke des Jahres 2008“, so Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG. Auch die anderen Gütersegmente legten im ersten Halbjahr 2010 zu. So erzielte der Schiffs- und Bahnumschlag in den Häfen der duisport-Gruppe

schen Nordseehäfen. Auch die sechs Hafenstandorte am Mittellandkanal sind miteinander verbunden, denn die Kooperation Hafenband am Mittellandkanal hat sich zum Ziel gesetzt alle hafenauffinen Logistik-Aktivitäten Ostwestfalen und angrenzendem Niedersachsen zu bündeln.

Die Initiatoren. Die Idee zur Zusammenarbeit wurde im Jahr 2008 von der Stadt Espelkamp, der Wirtschafts- und Betriebsgesellschaft Hille mbH, den Stadtwerken Preußisch Oldendorf, der Stadtwerke Lübbecke GmbH, der Mindener Hafen GmbH und der Stadt Bückeburg besiegelt. Auch der geplante RegioPort Weser soll nach seiner Inbetriebnahme im Jahr 2013 eingegliedert werden.

Um den Kundenbedürfnissen noch besser begegnen zu können, plant das Hafenband eine gemeinsame, abgestimmte Entwicklung der Hafenstandorte bei Koordinierung der jeweiligen Hafenaktivitäten, der Profilierung der einzelnen Standorte im Hinblick auf eine Spezialisierung sowie ein gemeinsames Auftreten nach außen. Ein regionales Hafen-Management bei der Mindener Hafen GmbH kümmert sich um die Aufgaben.

Politischer Hintergrund. Das Hafenband steht nach eigenen Angaben beispielhaft für die Umsetzung der von der Politik geforderten Maßnahmen des Nationalen Hafenkonzepts für die See- und Binnenhäfen und der Fortschreibung des Wasserstraßen- und Hafenkonzepts Nordrhein-Westfalen. Mit der gemeinsamen Arbeit könnte sich die Region zu einem Schwerpunktstandort für Umschlag und Logistik entwickeln.

in den ersten sechs Monaten einen Zuwachs von 17 Prozent auf 13,2 Mio. t. „Diese Entwicklung zeigt, dass der krisenbedingte Rückgang des vergangenen Jahres weitgehend kompensiert werden konnte und wir dem Spitzenjahr 2008 wieder nahe kommen“, so Erich Staake.



(Quelle: duisport, Foto: Reinhard Felden)

RMT - Rheinvorlandstr. 10 · 68159 Mannheim
 Fon: +49 (0) 6 21 - 1 23 47 77 · Fax: - 1 23 47 99
 Email: info@rhein-mosel-transport.de
 Internet: www.rhein-mosel-transport.de

RMT

Ihr Partner für Binnenschiffahrtstransporte

- ▶ Nationale und internationale Transporte von Gütern aller Art zu Wasser
- ▶ Speditionelle Leistungen aller Art
- ▶ Entwicklung logistischer Gesamtkonzepte

RHEIN · MOSEL TRANSPORT GMBH

A-TAINER & SERVICE
 CONTAINERHANDEL & VERMIETUNG



SEECONTAINER ALLER ART

- Verkauf
- Vermietung
- An- und Rückkauf
- Containerservice
- Transportlogistik

www.a-tainer.de · ☎ +49 (0)40/33 44 25 83

VEHICLES-WORLD-ONLINE



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

BAHN frei

Kombinierter Verkehr. Zwar hat sich ihre geografische Lage nicht verändert, doch seit dem Sommer rücken Dąbrowa Górnicza und der Hamburger Hafen näher zueinander. Denn in Kattowitz eröffneten die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) und POLZUG einen neuen Hinterland-Terminal.



Eröffnungsfeier: W. Schulze-Freyberg, POLZUG Intermodal, Dr. S. Jürgens, HHLA (Bereich Intermodal und Logistik), Professor J. Engelhardt, stellvertretender Minister für Infrastruktur in Polen, W. Balczun, PKP Cargo (v. l.).





Kundennähe: Mit dem neuen Terminal Kattowitz bieten HHLA und POLZUG den Kunden in Polen eine Anbindung an Hamburg.

Mit dem neuen Terminal in Dąbrowa Górnicza bei Kattowitz reagieren HHLA und POLZUG auf die steigende Nachfrage nach Containertransporten in dieser Wirtschaftsregion Polens. Die „Full-Service“-Anlage erfüllt die hohen europäischen Anforderungen an Umschlagterminals für den Kombinierten Verkehr und beseitigt Engpässe bei der Abfertigung wachsender Transportmengen.

Zudem laufen die Planungen für weitere Terminalprojekte in Polen auf Hochtouren. Insgesamt 10 Mio. Euro investierte die HHLA-Tochter HHLA Intermodal Polska in den Aufbau. Für das Unternehmen ist die Investition ein logistischer Schritt beim systematischen Ausbau ihres Hinterlandnetzwerkes in Mittel-, Ost- und Südosteuropa. Mieter und Betreiber des Terminals ist POLZUG.

Aufbau von Shuttlezügen

Dr. Sebastian Jürgens, HHLA-Vorstand für die Segmente Intermodal und Logistik: „Hamburg und Polen rücken mit unserem neuen Hinterland-Terminal bei Kattowitz enger zusammen. Schon bald werden wir in Poznań einen neutralen Hub entwickeln und noch mehr für Polen tun. Unser großes Ziel ist es dann, Shuttlezug-Verbindungen in hoher Frequenz zwischen Polen und dem Hamburger Hafen aufzubauen.“ Walter Schulze-Freyberg, Geschäftsführer von POLZUG Intermodal ergänzt: „Wir bringen den hohen Terminal-Standard der HHLA nach



Das Container Terminal Halle Saale ist eine Leistung der Hafen Halle GmbH.

CONTAINER TERMINAL HALLE SAALE

Kombinierter Verkehr – Das CTHS organisiert Ihre Logistikkette wirtschaftlich und umweltverträglich.

Das CTHS ist ein öffentliches Containerumschlagterminal. In der Kombination von Bahn und LKW, realisieren wir für Sie den Umschlag von Containern, Trailern und Wechselbrücken.

www.ct-hs.de

Mobile Auffahrampen
Wartungsfrei! Feuerverzinkt für 7-70 t!

Wahlweise 1-, 2- oder 3-Seiten-Verladung

Qualität aus großer Erfahrung

www.wk-maschinenbau.de

WESTPHALEN & KANN
Maschinenbau · 24357 Fleckeby · Appelfjord 3

Tel. 0 43 54 / 306
Fax 0 43 54 / 8439

Tagesaktuell im Internet
www.contrailo.de

Modulare Ladungssicherungstechnik
Anwendungsfreundlich, produktkonform und technisch bewertbar

Wir definieren Ladungssicherung neu!

Geprüfte Sicherheit, nachgewiesen durch Versuche unabhängiger Organisationen:
Germanischer Lloyd (D)
TÜV-SÜD (D)
TTCI-AAR (U.S.A.)

80 Stk. Spundlochfässer
20" Container

18 Stk. IBC
20" Container

In Holzkisten verpackte Produkte,
40" Container

Rainer GmbH
Ladungssicherungstechnik
Frankfurter Str. 493
51145 Köln
Tel. 02203 922 970
Fax 02203 922 975
info@rainer-gmbh.de
www.rainer-gmbh.de

patent pending



Jahresleistung: Bis zu 100.000 TEU können im neuen Terminal jährlich umgeschlagen werden.

Das Terminal im Überblick:



Gesamtfläche:	225.000 m ²
Equipment:	2 Reachstacker 45 t Tragfähigkeit
Anschlussgleise:	3x 625 m
Lagerkapazität:	1200 TEU

Zusätzliche Services:

Zolldienstleistungen, Truckingdienstleistungen mit 42 eigenen Containerchassis, EDI-Reporting, Lagerung von Voll- und Leercontainern, transportbedingte Lagerung von Gefahrgutcontainern, Herstellen der Seecontainerfähigkeit, Containerreinigung und -notreparatur, Stromanschlüsse für Reefercontainer inklusive Monitoring, Belabelung von Gefahrgutcontainern, Verplombung von Containern mit Hochsicherheits-Siegeln

DIE PARTNER:

Polzug

POLZUG Intermodal betreibt seit 1991 eigene Containerzüge zwischen den nordeuropäischen Containerhäfen und dem Hafenhinterland in Polen und Osteuropa. Gesellschafter sind die HHLA Intermodal GmbH, (Hamburg), die DB Mobility Logistics AG (Berlin) und die PKP Cargo S.A. (Warschau).

HHLA Intermodal

Die Intermodalgesellschaften der HHLA verbinden die deutschen Seehäfen mit dem europäischen Hinterland über ihr Transportnetzwerk. Der Schwerpunkt der Transporte liegt dabei auf Mittel- und Osteuropa. Die HHLA will ihr Netzwerk in den kommenden Jahren systematisch weiter ausbauen.

Polen. Denn eine effiziente Terminalinfrastruktur in Polen ist der Schlüssel für die Erfolgsgeschichte von POLZUG. Nur so können wir die Transportkette von sämtlichen nordeuropäischen Häfen bis zum Bestimmungsort leistungsfähig steuern und den ständig steigenden Kundenbedürfnissen gerecht werden. Unsere neue Anlage in Kattowitz ist auch mit anderen Terminals in Polen optimal vernetzt.“

Servicespiegel

In Kattowitz werden verschiedene Dienstleistungen angeboten. Hierzu gehören z. B. Abstellflächen für Leer- und Vollcontainer sowie die professionelle Zustellung der Container im „door-to-door-Modus“. Dank drei ganzzugfähigen Gleisen mit einer Länge von jeweils 625 m können Containerzüge abgefertigt werden, ohne geteilt werden zu müssen.

Die Kapazitäten des Terminals ermöglichen einen jährlichen Umschlag von bis zu 100.000 TEU. Tägliche Bahnverbindungen zu den nordeuropäischen Seehäfen Hamburg, Bremerhaven und Rotterdam binden Kattowitz an die Übersee- und Shortseaverkehre an. Für den Weitertransport von Containern auf der Straße bis zum Kunden stehen auf dem Hinterland-Terminal eigene Zugmaschinen und Chassis zur Verfügung.

Eröffnungsfeier

Der Terminal wurde am 30. Juni 2010 im Beisein zahlreicher Gäste aus Transportwirtschaft, Schiff-Fahrt und Logistik sowie Ehrengästen wie dem stellvertretenden Minister für Infrastruktur in Polen, Professor Juliusz Engelhardt, HHLA-Intermodal-Vorstand Dr. Sebastian Jürgens und HHLA-Finanzvorstand Dr. Roland Lappin sowie Wojciech Balczun, Vorstandsvorsitzender der PKP Cargo, und Daniel Ryczek, PKP-Cargo-Vorstand für Strategie und Kombinierten Verkehr, eröffnet.



Verbindung: Der Seehafen Hamburg kommt dem polnischen Hinterland näher. (Fotos: HHLA, POLZUG)

Beschleunigte Erholung

●●● HHLA hebt Prognose an

Bei der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) hat sich die Erholung der Umschlag- und Transportmengen deutlich beschleunigt. Dies zeigen die Ergebnisse für die ersten sechs Monate des Jahres 2010. So überstieg der Konzernumsatz im ersten Halbjahr 2010 mit 505,1 Mio. Euro das Vorjahresniveau um 0,8 Prozent. Das Konzernergebnis nach Steuern verbesserte sich um 2,7 Prozent auf 44,9 Mio. Euro. Für das Gesamtjahr 2010 rechnet die HHLA jetzt mit einem Mengenwachstum oberhalb von 10 Prozent, einem Umsatz über Vorjahr und einer EBIT-Marge von mindestens 15 Prozent.

Die Container-Bilanz. Nach einem verhaltenen ersten Quartal hat die wirtschaftliche Erholung im zweiten Quartal kräftig an Fahrt gewonnen. Damit erreichten die HHLA-Container-Terminals in Hamburg und Odessa im ersten Halbjahr 2010 ein Umschlagvolumen von 2633 Tsd. TEU. Dies entspricht einem Plus von 8,9 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Noch



Steter Ausbau: Die HHLA hat z. B. einen Liegeplatz am CTB mit fünf Super-Post-Panamax-Brücken ausgerüstet. (Foto: HMM/M. Lindner)

deutlicher zeigte sich die Wachstumsrate bei den Transporten der Intermodalgesellschaften der HHLA. Lag diese nach dem ersten Quartal noch bei einem Plus von 3,2 Prozent, zeigt sich der Blick auf die Monate Januar bis Juni mit einem Zuwachs von 11,4 Prozent auf 798 Tsd. TEU, die transportiert wurden.

MAN | Rental



Mit MAN Rental auf der Erfolgsstraße bleiben.

Man weiß nie, was kommt.
Deshalb ist es besser, wenn Sie darauf vorbereitet sind.

Wegweisende Technologien verbunden mit flexiblen Mietprogrammen, die transparente und kalkulierbare Kosten garantieren. Wir bieten Ihnen Sicherheit im Straßenverkehr und schützen Sie vor unerwarteten Kosten.

NEUE TERMINALS

Krane für Polen

DB Schenker Rail Polska baut seine Anlagen in den Ostseehäfen Szczecin und Swinoujscie aus. Bis 2018 sollen insgesamt rund 22,5 Mio. Euro in Kooperation mit der Port Authority in neue Kaianlagen und Kräne fließen. In den Häfen werden von dem Logistiker unter anderem Container, Stückgüter, Papier und Stahl umgeschlagen. Szczecin erhält zwei neue Portalkrane mit 630 t Gewicht. Pro Stunde können diese jeweils 35 Container bewegen und bis zu fünf Container übereinander stapeln. Die Inbetriebnahme des neuen Containerterminals ist für Herbst 2010 geplant. Mit einer Jahreskapazität von bis zu 220.000 TEU wird die Umschlagleistung des DB Ports mehr als verdoppelt. Im Hafen Swinoujscie wird ein Liebherr-Kran errichtet, der pro Tag 10.000 t bewegen kann. Hier sichert laut DB Schenker ein Vertrag mit dem Polish Trade Services des Agrarprodukte- und Lebensmittelproduzenten Bunge International Group den langfristigen Umschlag. Der Kran kann pro Tag 10.000 t bewegen. Das erste Schiff mit Import-Produkten soll Mitte 2011 abgefertigt werden.

(Foto: DB Port Szczecin)



Dritter Eurohub

● ● ● Dachser baut in Frankreich

In der Gemeinde Combronde, etwa 30 km nördlich von der französischen Großstadt Clermont-Ferrand, hat Dachser Anfang Juli 2010 feierlich mit der Errichtung seines dritten Eurohubs begonnen.

Zentrale Bedeutung. Dieses wird auf einem 60.600 m² großen Grundstück errichtet. Basis für alle Verkehre ist eine zentrale Logistik-Plattform, an die alle Niederlassungen

Baubeginn: Bernhard Simon (l.) und Philippe Tardieu pflanzen einen Baum als Symbol für nachhaltiges Wirtschaften. (Foto: Dachser)

WINCANTON ERWEITERT CONTAINERAKTIVITÄTEN

Intermodaler Ausbau

Nach rund einjähriger Bauzeit hat die COMBINANT NV ein neues Terminal für den kombinierten Verkehr im Norden des Antwerpener Hafens offiziell in Betrieb genommen. COMBINANT NV ist ein Joint-Venture an dem BASF Antwerpen, Hupac und IFB beteiligt sind. Wincanton ist sowohl für den operativen Betrieb als auch für die Prozess-Sicherheit am neuen Terminal verantwortlich. In enger Abstimmung mit der Betreibergesellschaft und der örtlichen Hafengewerkschaft stellt Wincanton auch das gewerbliche Personal. Der Terminal ist öffentlich zugänglich und bimodal auf den Umschlag Schiene-Straße ausgerichtet.

Mit drei Portalkranen und fünf Umschlaggleisen können täglich bis zu zwölf Zugpaare abgefertigt werden. So können aktuell bis zu 150.000 Ladeeinheiten pro Jahr umgeschlagen werden. Auch für den Gefahrgutumschlag liegt eine Genehmigung vor. Die Terminalfläche sind 90.000 m². „Wir freuen uns über die Zusammenarbeit mit COMBINANT“, so Dr. Wolfgang Hönemann, zuständiger Geschäftsführer von Wincanton für die intermodalen Aktivitäten. „Wir gehören zu den Pionieren im intermodalen Bereich und betreiben erfolgreich eigene Containerterminals entlang der Binnenwasserstraßen. Unser Engagement in Antwerpen steht im Einklang unserer Zielsetzung unsere Terminalaktivitäten auszudehnen.“

des entsprechenden französischen Netzwerks angeschlossen sind.

Geografischer Vorteil. Jede Nacht treffen 55 Lkw im Warenumschlagzentrum ein. Von dort werden die Sendungen direkt in die Zielregionen weiter transportiert. Mit diesem Hub können ohne teure Expressverkehre 80 Prozent des französischen Marktes in 24 Stunden erreicht werden. Das Hub-Grundstück liegt verkehrsgünstig im Herzen Frankreichs, in unmittelbarer Nähe der Autobahnen A71 und A89.

Die Details. Künftig plant Dachser sowohl im Eurohub als auch an vielen Standorten in Frankreich Doppelstock-Wechselbrücken einzusetzen. Das Hub wird über eine Umschlagfläche von 7150 m² und 98 Ladetore verfügen. Der Betriebsbeginn ist nach Unternehmensangaben für Sommer 2011 vorgesehen.

ANTWERPEN BETEILIGT SICH AN BEVERDONK CT

Neues Hinterlandterminal

Mit der Beteiligung am Beverdonk Container Terminal möchte die Antwerp Port Authority den Kunden eine neutrale Plattform am Albert-Kanal in Grobbendonk bieten. Gleichzeitig betont dieser Schritt auch die Hinterlandpolitik des belgischen Seehafens, die darauf abzielt, den Anteil von Binnenschiff-Fahrt und Bahntransporten im Modalsplit spürbar zu verstärken.

Der Seehafen möchte die Möglichkeiten des Albert-Kanals maximal nutzen und seine Verbindungen nach Limburg und Liège optimieren. Das Beverdonk Container Terminal soll mit einer jährlichen Kapazität von 70.000 TEU starten, die bei Bedarf auf bis zu 300.000 TEU ausgeweitet werden kann. Der Starttermin für das Terminal ist Ende 2011 oder Frühjahr 2012 geplant. Betreiber des Terminals wird DP World. Angrenzend zum Terminal werden 350.000 m² Logistik-Lagerflächen von Groep Heylen und Van Wellen entwickelt.

IHRE CHANCE IM
HAMBURGER HAFEN



Für die Errichtung und den Betrieb eines Zentrums zur Containerbehandlung bietet die Hamburg Port Authority eine 3,5 ha große Mietfläche im Hamburger Hafen. Angeboten werden sollen:

- Containerbegasung für den Im- und Export
- Containerkontrollmessungen
- weitere Dienstleistungen

www.hamburg-port-authority.de/containerbehandlung



Standort: Die HPA betreibt das Hafen-Management für Hamburg. (Bild links)

Containerbehandlungs-zentrum: In Hamburg sollen Container zukünftig umweltfreundlicher und schneller behandelt werden können. (Fotos: HPA)

Profis für Containerbehandlung

Ausschreibung. Seit dem 18. März 2010 ist für alle Mitgliedstaaten der EU die Anwendung des Begasungsmittels Brommethan verboten. Die zunehmend komplexen Behandlungsmethoden zur Be- und Entgasung verzögern jedoch die Wege der Container.

In Hamburg soll daher ein neues Containerbehandlungszentrum helfen, die Abläufe zu beschleunigen und die Umwelt zu schützen. Weltweit soll nach

dem Montrealer Protokoll der Gebrauch von Brommethan in nächster Zeit auslaufen – ausgenommen ist die Verwendung in Quarantäne- und Pre-shipment-

Fällen. In Hamburg müssen bereits seit dem 1. März 2009 80 Prozent des Gases Brommethan, das sich nach Ende der Begasung im Container befindet, durch

INFOS:

HPA – Hamburg Port Authority

Die Hamburg Port Authority ist als Anstalt öffentlichen Rechts verantwortlich für die effiziente, Ressourcen schonende und nachhaltige Vorbereitung und Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen im Hafen Hamburg. Sie ist Ansprechpartner für Fragen der wasser- und landseitigen Infrastruktur, der Sicherheit des Schiffsverkehrs, der Hafenbahnanlagen, des Immobilien-Managements und der wirtschaftlichen Bedingungen.

Brommethan

Brommethan (CH₃Br), auch Methylbromid genannt, ist ein farbloses und in hohen Konzentrationen ätherartig riechendes Gas. Als Kontakt- und Atemgift schädigt es das zentrale Nervensystem und ist überdies krebserregend. Bisher wurde es z. B. als Schädlingsbekämpfungsmittel zur Begasung von Containern genutzt.



Abreinigungstechniken herausgefiltert werden.

Seit Mitte März ist nach der Verordnung (EG) 1005/2009 der Einsatz von Methylbromid z. B. für die Begasung grundsätzlich nicht mehr zulässig. Somit können Container, bei denen die eingesetzten Verpackungshölzer nicht den Vorschriften des ISPM Nr. 15 entsprechen, auch nicht mehr mit Methylbromid begast werden. Damit die internationalen Bestimmungen dennoch eingehalten werden können, ist der Einsatz von hitze-

behandelten Verpackungshölzern zwingend erforderlich.

Verzögerungen vermeiden

Die Standzeiten von Exportcontainern verlängern sich jedoch mit den zunehmend komplizierten Behandlungen und Abluftreinigungen. Auch Kontrollmessungen und Belüftungen von Importcontainern nehmen zu und beeinträchtigen die angestrebten kurzen Wege. Ein neues Containerbehandlungszentrum wird daher ein bedeutender Beitrag sein, um die

Abläufe bei der Containerbehandlung zu beschleunigen.

Für die Errichtung eines Zentrums im Hamburger Hafen hat die Hamburger Port Authority (HPA) eine ca. 3,5 ha große Fläche ausgeschrieben. Die Fläche liegt in Waltershof an der Dradenastraße, in zentraler Lage zu den drei großen Containerterminals Burchardkai, Eurogate und Altenwerder.

Die Ausschreibung

Erstmalig wird eine Fläche zweckgebunden ausgeschrieben. Es soll ein Zentrum errichtet werden, das alle Dienstleistungen, die zur Behandlung von Containern erforderlich sind, anbietet. Das Spektrum soll sowohl die Behandlung von Waren und Containern für den Im- und Export, als auch die Containerkontrollmessungen auf Schadstoffe und Industriegase umfassen. Eine exklusive Bindung des Containerbehandlungszentrums an ein bestimmtes Unternehmen sieht die HPA nicht vor. Das Zentrum wird allen potenziellen Kunden zur Verfügung stehen.

Neben der Zweckbindung sollen bei der Vergabe vor allem Umweltaspekte im Vordergrund stehen. Die HPA fördert nach eigenen Angaben nachhaltige Konzepte, die den aktuellen gesetzlichen Bestimmungen Rechnung tragen und der Umwelt zu Gute kommen.

Containerbegasung mit SF und PH₃ Unsere Kontroll- & Bekämpfungs- maßnahmen sichern den ungehinderten Warenfluss!

Wir haben ein auf die Logistik abgestimmtes Dienstleistungsportfolio erstellt.
Ob im Container-Terminal, im GVZ, in Ihrer Lagerhalle oder auf unserem Begasungsplatz – wir arbeiten sicher und effizient.

Deutsche Gesellschaft für Schädlingsbekämpfung mbH | Packersweide 19, 20539 Hamburg
Tel.: 040-754 945 0 | Fax: 040-754 64 33 | hamburg@dgs-schaedlingsbekaempfung | www.dgs-schaedlingsbekaempfung.de
Ein Unternehmen der SIMACEK Facility Management Group GmbH

Deutsche Gesellschaft
für Schädlingsbekämpfung mbH

Hamburg | Berlin | Bremen | Geseke | Offenbach |
Laudenbach a.d. Bergstraße

- Containerbegasungen
- Restgas- und Freimessungen, Analyse
- Hitzebehandlung von Verpackungsholz
- Heißvernebelung in Vorratslagern

Neues Terminal voraus!

KLV-Terminal. Nachdem Wirtschaftsvertreter aus Hessen und Hamburg das neue WerraKombiTerminal (WKT) bereits im Februar in Augenschein nehmen konnten, steht nun der Start für den Probetrieb auf dem Plan. Damit können in der Region weitere Transporte auf die Schiene verlagert werden.



Direkte Anbindung: Mit den Containerzügen Baltic-Train verbindet KTG Osthessen und die Seehäfen. (Fotos: KTG)

Das neue Kombiterminal der Kali-Transport Gesellschaft mbH (KTG) bietet als Bestandteil der Logistik-Drehscheibe Osthessen mit den Containerzügen Baltic-Train eine direkte Anbindung an die Seehäfen Hamburg

und Bremerhaven. Neben den eigenen Verkehren der K+S Gruppe steht das Terminal aber auch anderen Verladern offen. „Die ersten Gespräche mit potenziellen Interessenten laufen bereits“, so Heiko Heß, Projektleiter für das WKT und Leiter der Abteilung Containerservice der KTG mit Sitz in Hamburg.

Grüne Logistik ermöglichen

„Viele Verkehre gehen heute nur per Lkw, weil bisher eine KLV-Alternative fehlte oder nicht bekannt war. Das hoffen wir mit der bevorstehenden Aufnahme des Probetriebes des WKT ändern zu können – Green Logistik kann mit der Betriebsaufnahme auch in Osthessen und Südwestthüringen aktiv gelebt werden“, führt hierzu Robert Zydek, Leiter der Abteilung Baltic-Train der KTG aus.

Das KLV-Terminal ermöglicht der Region zwischen Bad Hersfeld, Eisenach, Fulda

und Schweinfurt einen deutlich besseren Anschluss an den kombinierten Ladungsverkehr. Erste Gespräche mit Direktverladern und Speditionen aus der Region zwischen Werra, Fulda und Main zur Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene haben hierzu bereits stattgefunden. Neben dem reinen Container-KLV-Verkehr soll das WKT zudem eine Alternative im Wechselbrücken-Verkehr bieten. Entsprechend wurden die Umschlaggeräte hierfür bereits ausgerüstet.

Stufe für Stufe

Die KTG setzt beim Bau der Anlage auf ein Drei-Stufen-Prinzip, d. h. die Anlage wird nach und nach entsprechend der notwendigen Kapazitäten erweitert.

„Durch intelligente Planung der einzelnen Bauabschnitte können wir auch beim laufenden Betrieb die Umschlagkapazität der Anlage ohne Probleme weiter erhö-

DIE GESELLSCHAFTER:

Kali-Transport

Die Kali-Transport Gesellschaft mbH Hamburg (KTG) ist eine 100-prozentige Logistik-Tochter der K+S Gruppe Kassel. Neben einem eigenen Schüttgut-Terminal im Hamburger Hafen, bietet KTG auch für externe Kunden und Partner Logistik-Dienstleistungen in den Seehäfen und im Hinterlandverkehr an. Zu den Leistungen gehören u. a. Containerservice, Containerzüge und -Binnenschiffe.

Rhein-Umschlag

Die Unternehmensgruppe Rhein-Umschlag ist eine mittelständische Firmengruppe in Privatbesitz. Das Unternehmen hat seinen Stammsitz in Oldenburg, wo es seit 1937 ansässig ist. Die vier Geschäftsfelder der Unternehmensgruppe sind Häfen und Schiff-Fahrt, Kies- und Sandwerke, Baustoffhandel und Factoring.



Ruhe vor dem Start: Hier bietet das neue Terminal zukünftig Platz für Container.

hen“, erläutert Heß. Betrieben wird die Anlage von der WerraKombiTerminal Betriebsgesellschaft mbH. Dahinter verbirgt sich eine Tochtergesellschaft von KTG und der Rhein-Umschlag GmbH & Co.

Anzeige

www.chassis.de
 Mieten - Kaufen - Leasen
 ☎ +49 (0) 421 / 52 88 88 0

KG. Beide Partner arbeiten schon seit langem zusammen. Ein Beispiel hierfür ist das gemeinsame Binnenschiffunternehmen BördeContainerFeeder aus Haldensleben bei Magdeburg.

Ausstattung und Service

Das WKT hat eine Nutzfläche von rund 21.000 m² und weist im ersten Bauabschnitt zwei Umschlaggleise mit einer

Nutzlänge von jeweils 430 m auf. In zwei weiteren Bauabschnitten wird die Anlage um ein weiteres Umschlag-, ein Wagenabstellgleis und um einen Portalkran ergänzt. Neben dem reinen Umschlag soll auch ein Leerdepot für Reeder und Leasinggesellschaften eingerichtet werden. „Die ersten Gespräche hierzu sind sehr vielversprechend verlaufen. Wir erhoffen uns hierdurch zusätzliche Impulse für den KLV und für die Region, da ein vergleichbares Angebot bisher in Nord- und Ost-

hessen fehlt“, führt Heß weiter aus. Mit der Betriebsaufnahme des WKT in Philippsthal beabsichtigt die KTG darüber hinaus ergänzende Dienstleistungen wie Gestellungen mit Kippchassis (20 und 40') sowie Seitenladern anzubieten.

Die Anbindungen

Das WKT liegt in der logistischen Mitte Deutschlands. Im Schienenverkehr geht

Das Terminal im Überblick:



- Gesamtfläche:** 40.000 m²
- Ladegleise:** 2x 430 m
- Equipment:** 1 Reachstacker, Tragfähigkeit 31 t
- Sonstiges:** Bremsprobeanlage, Gefahrgutleckwanne, öffentliches Terminal

es über den Bahnhof Gerstungen zu den Wirtschaftsräumen Rhein-Main, Ruhrgebiet, München, Stuttgart sowie zu den Seehäfen Hamburg und Bremerhaven. Der Bahnhof Heimbildshausen ist DB-Einzelwagenbahnhof. Somit können auch Wagen im Einzelwagenverkehr das Terminal über den Rangierbahnhof Bebra bzw. Kassel erreichen. Der Straßenverkehr hat Zugang zu verschiedenen Autobahnen.

Hammar Maskin AB SE- 517 95 Olsfors, Sweden
 Tel: (+46) 33 29 00 00, Fax: (+46) 33 29 00 01
 e-mail: info@hammar.eu, webside: www.hammar.eu

Die Nr. 1 – In mehr als 90 Länder geliefert.



In der **GRÜNEN SPUR**

Umwelt. Die Welt der Transporte quer über den Globus hinterlässt ihre Spuren: CO₂ und andere Schadstoffe belasten die Umwelt und das Klima. Schon jetzt zeigen Logistiker, wie sie Ökonomie und Ökologie miteinander verknüpfen – Tendenz steigend.

●●● DSV Road – Mehr Volumen für „grünere“ Transporte

Dauerhafte Emissionsreduzierung zählt auch bei DSV zu den Kernzielen. Für die Vision von Green Logistics setzt DSV auf ein eigenes Umweltprogramm. So konnte der Dienstleister beispielsweise zwischen 2007 und 2009 seinen CO₂-Ausstoß um 23 Prozent reduzieren. Die Schadstoffwerte sollen mit einer effizienteren Fahrzeugflotte weiter verringert werden. So plant die DSV für 2011 den Probebetrieb mehrerer Gigaliner.

„In dem geplanten Feldversuch des Bundesverkehrsministeriums wollen wir Erfahrungen, die wir auf dem skandinavischen Markt erworben haben, für unsere internationalen Verkehre nutzen und weiter ausbauen“, erklärt Markus Walke, Leiter Quality, Environment, Health, Safety & Security bei DSV in Deutschland. In Skandinavien sind die 25 m langen Lkw bereits seit Jahren für DSV auf den Straßen im Einsatz.

●●● Hermes – „Grüne“ Marke für Pakete

„WE DO!“ – seit Mitte Juni kennzeichnet die Wort-Bild-Marke Pakete und Fahrzeuge der Hermes Logistik Gruppe Deutschland (HLGD). Mit diesem neuen Umweltlogo macht der Logistiker nun sein ökologisches Engagement auch bildlich für Auftraggeber und Endkunden sichtbar. Verantwortung für die Umwelt war bei der HLGD bereits ein Thema, bevor „grüne Logistik“ zum Trend wurde. So betreibt das Unternehmen beispielsweise bereits seit mehr als zehn Jahren ein zertifiziertes Umwelt-Management nach der Umweltnorm ISO 14001.

Die CO₂-Emissionen pro Sendung wurden nach Unternehmensangaben bereits um fast 40 Prozent reduziert. Das neue Logo wird zuerst in Deutschland, nachfolgend auch in anderen europäischen Ländern eingeführt. Eine neu konzipierte Website informiert zudem über das Hermes-Klima- und Umweltschutzprogramm.

●●● Lanfer Logistik – Responsible Care

Die Lanfer Logistik GmbH bietet seit drei Generationen ihre Leistungen in ganz Europa an. Seit einigen Jahren verfügt das Unternehmen über lärmreduzierte Fahrzeuge, die mit Euro-5-EEV-Technologie, Retardar und Automatikgetriebe ausgestattet sind. Telematiksysteme helfen, Leerfahrten zu vermeiden. In der eigenen Ausbildungs-Akademie lernen die Fahrer unter anderem im Eco-Training, Kraftstoff zu sparen.

Alternativ zum Straßenverkehr werden Kombinierte Verkehre angeboten, bei denen etwa 85 Prozent der Transportstrecke über die Schiene bzw. Wasserwege führen und so CO₂-Emissionen einsparen. Hinzu kommt ein wöchentlicher Ganzzug mit ca. 40 Containern. Auch an den Firmenstandorten setzt Lanfer auf verschiedene umweltschonende Maßnahmen. Zudem ist das Unternehmen Mitglied der Responsible Care Initiative.



Styling-Lösungen von Marlen

Ist ein LKW für Sie mehr als nur ein Arbeitsgerät, dann geben Sie ihm doch Ihre ganz persönliche Note, und machen ihn zu einem Unikat.

Wir bieten Ihnen eine Vielzahl an Styling Produkten für die äußere Aufwertung Ihres Fahrzeugs. Sehr beliebt ist unser Angebot an Edelstahlprodukten. Sie reichen von der kleinsten Applikation, bis hin zur Edelstahlstossstange oder Auspuffanlage. Aber auch für das Wohlbefinden im Inneren des LKW, haben wir eine Menge zu bieten. Velours und Lederausstattungen, Einbaumöbel und auch elektronische Helferlein, wie z.B. Kaffeemaschinen für den heißen Kaffee oder TV Geräte zur Entspannung in den Pausen. Auf dieser Seite sehen Sie ein paar Produktbeispiele, die vielleicht auch schon bald in Ihrem LKW zu finden sind.



Exklusive Einbaumöbel von **MARLEN**, wie z.B. **Ablagetische, Bettunterbauten und Einbauschränke** aus qualitativ **hochwertigen** Pappelsperholz mit beidseitiger Beschichtung in verschiedenen Ausführungen. Lieferbar in schwarzer sowie in grauer Lederoptik, Wurzelholzoptik und Aluminium gebürstet.



Mit Bettunterbaulösungen von **MARLEN** sind Sie für die Fahrt bereit. Die **Kombination** aus **Stauraum** und **Design**, passt sich optimal an das Interieur an. Hier gezeigt ein eingebauter 47 Liter Kühlschrank und einem ausziehbaren Staufach.



Aber **auch** viele **andere Produkte**, wie z.B. Kaffeemaschinen, Funkgeräte, Kühlgeräte und Veloursartikel aus unserem Sortiment, machen Ihren LKW zu einer rollenden Wohlfühlloase.

Sprechen Sie mit uns über **Ihre Wünsche** und **Ideen**.

Unsere Mitarbeiter werden Sie gerne telefonisch oder persönlich beraten.

 **0049 (0) 4122 46050**

 **0049 (0) 4122 901033**





Hersteller zu Chassis-Trends:

BOXEN AUF RÄDERN

IAA 2010
im Überblick:



Wann: 23. bis 30. September 2010

Wo: Hannover Messegelände

Öffnungszeiten: 9 bis 18 Uhr

CONTRAILO-TIPPS FÜR FACHVERANSTALTUNGEN:

Gefahrguttag

(BMVBS/VDA)

Freitag, 24. September 2010,

9.30 bis 17.30 Uhr,

Convention Center, Saal 2

Fokus: Höchste Sicherheitsstandards für Gefahrguttransporte.

Cooler Aussichten

– Nachhaltigkeit im temperaturgeführten Transport (Transfrigoroute/VDA)

Dienstag, 28. September 2010,

10 bis 13 Uhr, Convention Center, Saal 3

Fokus: Temperaturgeführter Kombi-nierter Verkehr und Telematik.

Leistungsfähiger...

...Seehafen-Hinterlandverkehr für die Exportnation D. (SGKV/VDA)

Donnerstag, 30. September 2010,

10 bis 12.45 Uhr,

Convention Center, Saal 3A

Fokus: Entwicklung Hinterlandverkehr.



Chassis-Trends 2010. Der Countdown für die 63. Auflage der IAA Nutzfahrzeuge läuft. Mit dabei auch Angebote und Themen für den Containerverkehr. ConTrailo hat schon jetzt mit Chassis-Herstellern über aktuelle Trends am Markt gesprochen.

Der weltweite Containerumschlag ist in den ersten sechs Monaten des Jahres wieder angezogen. Mit den steigenden Transporten nehmen auch die Anfragen nach Container-Chassis wieder zu. Noch zeigt sich die Entwicklung bei einigen Herstellern nach eigenen Angaben eher zurückhaltend. Andere sehen den positiven Trend. Beispielsweise fertigt die D-TEC B.V. aktuell zwei- bis dreimal so viele Containerauflieger wie im vergangenen Jahr.

Nachfrage-Trend: Flexibilität

Bei der Anfrage nach Chassis lassen sich dabei einige Trends ausmachen. Die ES-GE Nutzfahrzeuge GmbH gibt Gewichtsoptimierungen als entscheidenden Trend an. Auch die Fliegl Fahrzeugbau GmbH beobachtet diesen Nachfragetrend. Hinzu kommt die zunehmende Nachfrage nach Chassis, die ohne Genehmigung auch für den Transport von 45'-Containern geeignet sind.

Zudem nehmen, so Fliegl, Multifunktions-Chassis mit optimaler Sattellast bei 20' heckbündig zu. Multifunktions-Chassis sieht auch die Fahrzeugwerk Bernard Krone GmbH im Trend. Als entsprechenden Typ bietet das Produktprogramm der Werlter das Box-Liner-Chassis ELTU5-Plus an. Dank zusätzlichem Frontausschub können mit diesem 45'-Euro-Container im gesetzlichen Rahmen transportiert werden.

Nachfrage-Trend: Lastverteilung

Bei der Schmitz Cargobull AG heißt die Antwort auf die Nachfrage nach univer-

IHR CONTAINERTRAILER-PARTNER AUS DEN NIEDERLANDEN

Rufen Sie uns an oder besuchen Sie unsere Website für die beste Lösung im Containertrailer-Bereich.



Kesteren, Niederlande
Tel.: +31 (0) 4 88/41 08 64
info@d-tec.nl, www.d-tec.nl

ONLINE UP TO DATE

www.contrailo.de

Joloda

Container-jacking

Fordern Sie Unterlagen an.

Alemannenstraße 27
D-89250 Senden
Telefon (0 73 07) 94 92-0
Telefax (0 73 07) 94 92-26
www.joloda.de

Häb Meyer
Vertriebsgesellschaft mbH
Fördertechnik

Bei uns sind
SIE
der Platzhirsch

Kreykenbohm
SPEDITION GmbH

Rehwiese 13-15 · 37603 Holzminden
☎ 0 55 31 / 9 4 00-0 · www.Kreykenbohm.de



Aufwärtstrend: D-TEC fertigt aktuell zwei- bis dreimal so viele Chassis wie letztes Jahr.

Lastverteilung: Die Beladung mit zulässiger Achslast wird zunehmend kontrolliert.

sell einsetzbaren Chassis und hoher Flexibilität im Fuhrpark z. B. S.CF mit Sliding Bogie.

Das Chassis ist mit Front- und Heckauschub ausgestattet und kann so gängige Containertypen von 20 bis 45' transportieren. Weitere Anforderungen des Marktes zeigen sich bei der einfachen und schnellen Beladung mit optimaler Lastverteilung. Beispielsweise können beim S.CF mit Sliding Bogie laut Schmitz Car-

gobull 20'-Container mit einem Gewicht von 25 t in Fahrstellung mittig mit ca. 9 t Sattellast transportiert werden. Zur Be- und Entladung können diese heckbündig an der Laderampe positioniert werden. Auch D-TEC beobachtet entsprechende Trends.

Nachfrage-Trend: Überlänge

Hinzu kommt hier ein spezieller Trend für die Niederlande. Denn hier beschäf-

tigen sich Unternehmen verstärkt mit den Containerfahrgeräten mit Überlänge: dem Ecocombi mit 25,25 m Länge. Mit diesem können dann innerhalb der Niederlande 3x 20'- oder 1x 40'- und 1x 20'-Container transportiert werden. D-TEC liefert mehr und mehr komplette Ecocombis oder Combidollys und versorgt die Nachrüstung von 13,60-m-Containeraufliegern in Bezug auf die Ecocombi-Prüfung.



Das ist neu in der Chassis-Welt

Den Trend zu überlangen Aufliegern für Container gibt es auch bei der Pacton Trailers B.V. Die so genannten B-double Lösungen bzw. Link-Trailer sollen zukünftig auch in Deutschland zur Probe zugelassen werden können. Bei der IAA Nutzfahrzeuge will Pacton ein ganz neu



entwickeltes Containerfahrgerüst ausstellen, von dem es bis zum Redaktionsschluss noch kein Bildmaterial gab. Die Neuheit soll das Gewichtsverteilungsproblem beim gleichzeitigen Transport einen 20'-Leer- und einem voll beladenen Container lösen.

D-TEC präsentiert eine modifizierte Nachlaufachse für den abstellbaren Teil des Combidollies. Mithilfe der Scheibenbremsen und Elektronik soll diese auch beim

Rückwärtsfahren lenken. Nach Herstellerangaben zeichnet sich die Lösung als leichter und billiger als eine Lenkachse aus. Neu bei D-TEC ist auch der abstellbare 20'-Kipprahmen, mit dem bis zu 30 t schwere 20'-Container bis zu 45° gekippt werden können. Der Rahmen ist für Multifunktions-Chassis von D-TEC, Pacton und Broshuis geeignet, wiegt 1240 kg und ist mit oder ohne eigene hydraulische Anlage zum Kippen lieferbar. Mit einem 3-t-Fliegengewicht geht das Ultralight-Chassis von Fliegl an den Start. Die letzte Entwicklung aus dem Hause Krone ist der Box Liner ELTU6 Sled-Chassis.

Die Besonderheit ist der verstellbare Radstand zur Optimierung von Achs- und Sattelruck sowie heckbündiger Entladung. Die Neuheiten

bei Schmitz Cargobull zeigen unter anderem für das S.CF mit Sliding Bogie Detailverbesserungen für das Handling.

Tipps für Chassis-Käufer

Vor der Suche nach dem passenden Chassis lohnt es sich, einen Augenblick Zeit in einige Vorgesandten zu investieren. Je mehr über die vorgesehene Transportaufgabe feststeht, umso besser. Auch, welche Angaben Sie für ein Ver-

kaufgespräch parat haben sollten, hat ConTraiLo von den Herstellern erfragt. Demnach sind die wichtigsten Angaben das Leergewicht vom Lkw, Container-Chassis und die Containergewichte, die vorkommen. Gleiches gilt für die Längen.

Anzeige

www.chassis.de
Mieten - Kaufen - Leasen
☎ +49 (0) 421 / 52 88 88 0

Achtung: Kontrolle

Auch die geplanten Routen wirken sich aus. Zum einen auf die Höhe, wenn beispielsweise keine Tunnel auf der Strecke sind, zum anderen stellt sich die Frage nach spezifischen Ländervorgaben im grenzüberschreitenden Verkehr.

Die gesetzeskonforme Beladung mit zulässiger Aggregatlast ist ein entscheidendes Thema, denn zunehmend wird dies bei Achslastkontrollen überprüft. Neben dem Anforderungsprofil bietet aber auch die Beratung bzw. das Verkaufsgespräch Stolperfallen. Daher gibt Schmitz Cargobull für das Gespräch noch diesen Tipp: „Werden Berechnungen vorgelegt, achten Sie unbedingt darauf, dass die Berechnung mit gleich ausgeladenen Containern erfolgt.“

S+S Nutzfahrzeuge sind bekannt wegen ihrer...

www.abschlepp.ch



- ... ausgereiften Konstruktion
- ... erstklassigen Verarbeitung
- ... hohen Wirtschaftlichkeit

UNSER PROGRAMM: Kippauflieger · Kühlaufleger
Planenaufleger · City-Trailer
Containerchassis · Genset

S+S Nutzfahrzeuge · Zurlindenstraße 27 · CH-4133 Pratteln
E-Mail: nutzfahrzeuge@abschlepp.ch
Telefon: +41 (0) 61/8 26 27 27 · Telefax: +41 (0) 61/8 26 27 28

Anbieter Containerchassis

Broshuis

NL-8263 AD Kampen

D-TEC B.V.

NL-4041 CR Kesteren

ES-GE Nutzfahrzeuge GmbH

D-45356 Essen

Fahrzeugwerk Bernard Krone GmbH

D-49757 Werlte

Fliegl Fahrzeugbau GmbH

D-07819 Triptis

Hammar Maskin AB

SE-517 95 Olsfors

Koch Fahrzeugkontor Bremen

D-28197 Bremen – GVZ

Kögel Fahrzeugwerke GmbH

D-89349 Burtenbach

Mafa Maschinen und Fahrzeuge GmbH

D-99439 Vippachedelhausen

MKF Metallbau GmbH & Co. KG

D-18273 Güstrow

M&V Trailer

D-09387 Jahnsdorf/Erzgebirge

Nutzfahrzeuge ROHR GmbH

D-94315 Straubing

Pacton Trailers B.V.

NL-7731 GV Ommen

Schmitz Cargobull AG

D-48612 Horstmar

Sommer Road Cargo

Solutions GmbH & Co. KG

D-06636 Laucha

Van Hool N.V.

B-2500 Lier Koningshooikt

Wecon GmbH

D-59387 Ascheberg

Funktionsvielfalt: Chassis werden in verschiedenen Varianten angeboten. (Fotos: Hersteller)

Chassis-Welt aus Anwendersicht:

„Einfacher wäre besser“

Wie so oft, hat auch der Blick auf die Chassis-Welt eine zweite Seite. Daher hat ConTraiLo Anwender nach ihren alltäglichen Erfahrungen mit den Containerfahrzeugen gefragt.

Die Bremer Container Service Logistik GmbH und die TriCon Logistik GmbH & Co. KG haben aktuell 26 Sattelzugmaschinen und 70 Chassis im Einsatz. Die Nase vorn haben dabei aktuell die 40-

Anzeige

www.chassis.de
Mieten - Kaufen - Leasen
☎ +49 (0) 421 / 52 88 88 0

und 45'-Multichassis. CTD Container Transport Dienst ist an vier Standorten mit 200 Sattelzugmaschinen und 270 Container-Chassis unterwegs. Hier sind derzeit vor allem 20- und starre 40'-Chassis für die Umfuhr im Hamburger Hafen sowie 40- und 45'-Multichassis und 20'-Kühl-Chassis im Inland im Einsatz.

Terminalbeispiel

Das CTA, das HHLA-Container-Terminal Burchardkai, ist mit 14 Zugmaschinen, 300 Container-Chassis und 26 Rolltrailern ausgestattet. Bevorzugt eingesetzt werden hier Ein-Achs-Skeletal-Trailer in ungebremster Ausführung für die Beladung mit Einzelcontainern oder 2x 20'-Container für terminalinterne Containertransporte zwischen Lagerblöcken und Bahnverladung. Als Hintergrund für die Auswahl der Chassis nennen die Anwender z. B.

Funktionalität, Haltbarkeit, Ersatzteilversorgungen, Manövrierbarkeit ebenso wie geringe Anschaffungskosten und möglichst hohe Restwerte. Dennoch sind die Container-Logistiker im alltäglichen Einsatz auch mit Schwierigkeiten konfrontiert, wie z. B. Garantiarbeiten durchzusetzen. BCS nennt als weitere Probleme Rahmenrisse, Aufrostungen aufgrund schlechter Lackierung sowie Verschraubungen, die mehrfach nachgezogen werden müssen, wenn Chassis schnell und schlecht zusammengesetzt wurden.

Auch CTD bemängelt teilweise Lackierungen. Bei CTD zeigen sich die alltäglichen Beanspruchungen zudem in Beschädigungen bei der Be- oder Entladung oder auch teilweise in einem erhöhten Verschleiß aufgrund verbesserungswürdiger Bedienbarkeit der Multi-Chassis.

Wunschzettel an Hersteller

Dementsprechend würden sich die Bremer Container-Logistiker von Chassis-Herstellern wieder Qualität statt Quantität wünschen. Bei der Konstruktion der kompletten elektronischen Anlagen, wie Leuchten und ABS, sieht BCS dagegen Verbesserungspotenzial. Einfacher wäre hier besser, da die elektronischen Anlagen derzeit sehr empfindlich, reparaturbedürftig und teuer seien.

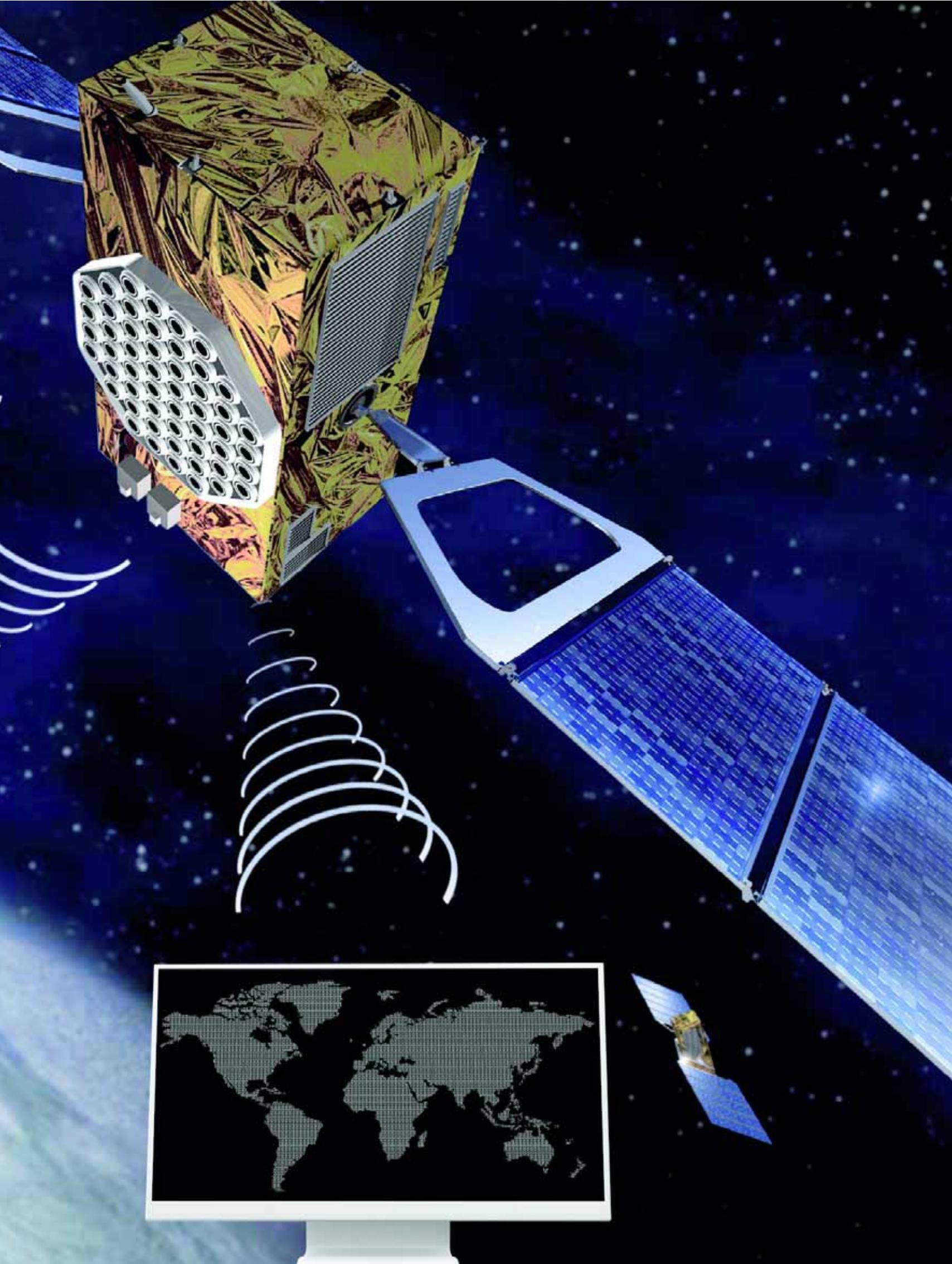
Für CTD sind die Chassis teilweise nicht robust genug für den rauen Hafeneinsatz. Zudem wünschen sich die Hamburger eine einfachere Bedienung. Auch, wenn das CTA keine nennenswerten Probleme hat, gibt es auch hier Wünsche. Diese sind eine verstärkte Ausführung der Felgen in Erstausrüstung, verlängerte Prüfintervalle und ein angeschraubter Unterfahrerschutz.



Baukasten

WELTRAUM- Technik für Container





Überwachungssysteme. Sicherheit gewinnt in den Häfen zunehmend an Bedeutung. Ein Beispiel für steigende Sicherheitsvorgaben ist die Forderung der USA, dass ab 2014 alle Seecontainer im letzten Hafen vor Eintritt in das Hoheitsgebiet der USA gescannt werden sollen.



Das Scanning der Container erhöht dabei nicht nur Transportkosten, sondern braucht auch Platz auf den Terminals. Zudem können mit dem Verfahren alleine nicht alle Gefahrenquellen identifiziert werden. In Bremen wurde daher von Astrium ein satellitengestütztes Überwachungssystem als Ergänzung entwickelt.

Lückenloser Überblick

Die prinzipielle Idee des SecureSystems ist es, den Containertransport von der Bela-

dung bis zu Entladung lückenlos zu überwachen. So kann die Risikobeurteilung von Containern verbessert werden und Inspektionen wie z. B. mittels Scanning nur dann notwendig werden, wenn das System entsprechende Meldungen generiert. Besondere Eigenschaft des Systems ist dabei nach Angaben von Astrium nicht nur eine weltweite Echtzeitfähigkeit, sondern auch die Möglichkeit IT- und Dokumentenketten in den Überwachungsprozess zu integrieren. Hierzu werden personalisierte, elektronische Zertifi-

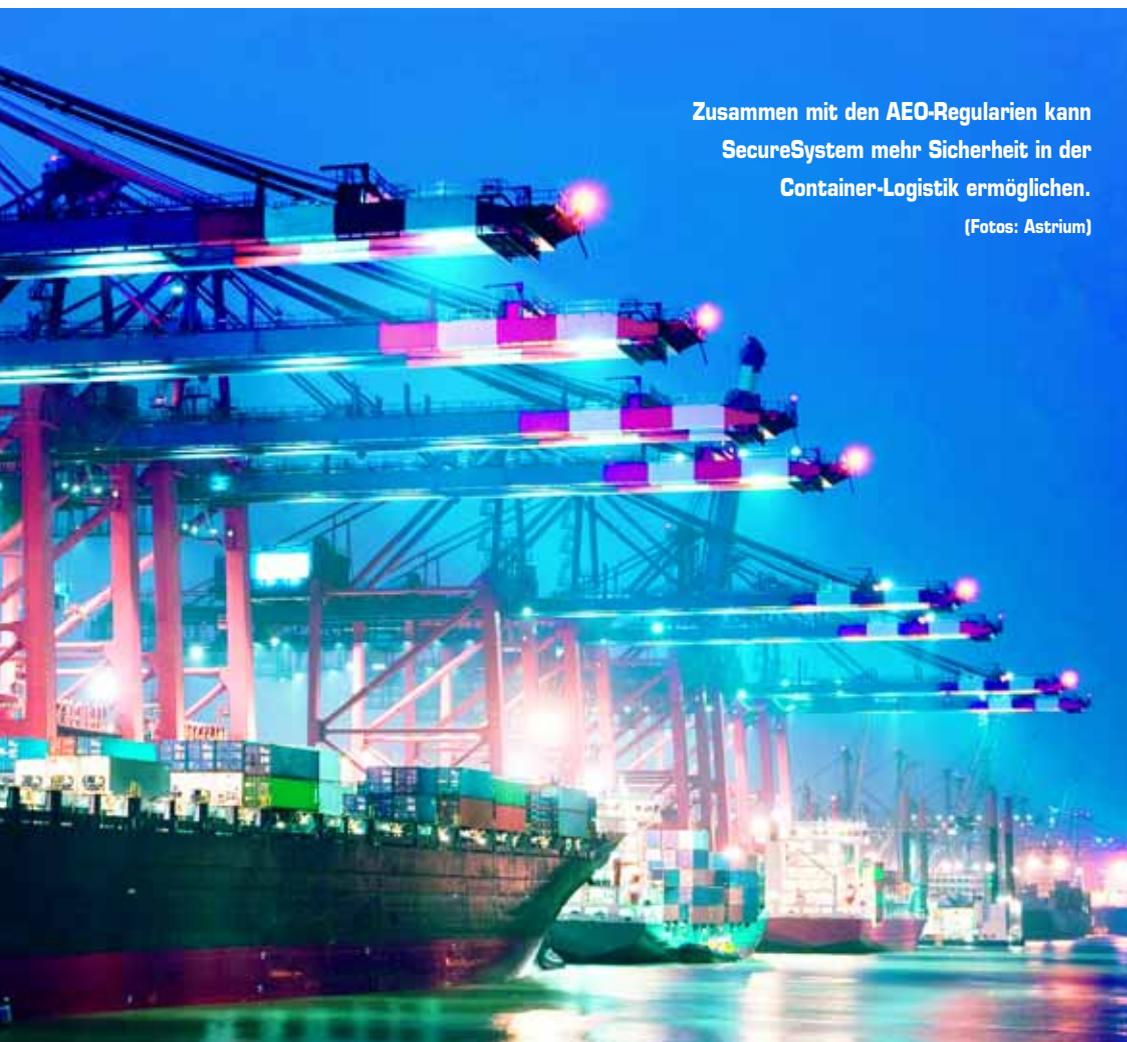
kate angewendet, mit denen festgelegt werden kann, wer Zugang zum Container haben darf.

Verbindung mit AEO-Status

In Verbindung mit den Regularien zum AEO (Authorised Economic Operator) kann so mit SecureSystem ein Sicherheitskonzept geschaffen werden. Ziel des AEO-Status ist es, internationale Lieferketten abzusichern. Den Status können in der Europäischen Union ansässige Unternehmen beantragen. Wird ihnen dieser zuerkannt, erhalten sie als zugelassene Wirtschaftsbeteiligte besondere Vergünstigungen im Rahmen der Zollabfertigung. Mit dem SecureSystem bleibt ein Container, der im Zuständigkeitsbereich eines AEO von bekannten Personen verschlossen wurde, ein unangetasteter Sicherheitsbereich, auch wenn er das Betriebsgelände des AEO verlässt.

Überwachte Werte

Hierzu werden in Echtzeit, weltweit und Rund-um-die-Uhr, Container mit Sensorik überwacht. Die Sensordaten werden über Satellitenfunkstrecken an ein Trust-Center übertragen, wo sie ausgewertet, Anomalien entdeckt und an Kunden oder an die Sicherheitsbehörden weitergeleitet werden. So kann umgehend festgestellt werden, wenn Container unautorisiert geöffnet werden und diese dann entsprechend kontrolliert werden. Auf die gleiche Weise lassen sich aber auch Warenwerte überwachen.



Zusammen mit den AEO-Regularien kann SecureSystem mehr Sicherheit in der Container-Logistik ermöglichen.

(Fotos: Astrium)

Raumordnungs-Verfahren

●●● Mobile Container – Hebeanlage für Highvolt

Mit einer Vielzahl von Konzepten können heute Container umgeschlagen werden. Die Firma Highvolt – Prüftechnik Dresden GmbH hat sich hierzu für das Joloda-MDS-Hubsystem entschieden, das nun Anfang Juli übergeben wurde. Highvolt verlädt ihre Testsysteme und andere Apparaturen in 40'-Container. Vollbeladen wiegen diese 35 t. Mithilfe der MDS-Stützen werden die Container nun auf die Lafetten der Trägerfahrzeuge aufgesetzt. Um die MDS-Hubstützen an den vier Containererecken oben in die ISO-Eckbeschläge einzusetzen und unten am Container zu verankern, benötigt Highvolt nur einen einzigen Mitarbeiter und einen 1,5-t-Gabelstapler.

Sicher bewegen. Die vier Elemente werden mit den notwendigen Versorgungsleitungen miteinander verbunden und über einen 380-V-Starkstromanschluss angeschlossen. Mithilfe einer Kabelfernbedienung kann der Mitarbeiter den Container heben, senken und neigen. Dabei sind die Hubelemente einzeln oder in Gruppen steuerbar. Jede Stütze verfügt über einen separaten Antriebsmotor, um geringe Höhenunterschiede von maximal 150 mm zwischen den einzelnen Elementen auszugleichen. Eine Kippsicherung erhöht die Stabilität und Sicherheit der Stützen. Bei einer Neigung von 2° löst sie Alarm aus, bei Neigungen über 8° bringt sie die gesamte Anlage zum Stillstand.



Spezifisch:

Bei Bedarf könnten die Stützen auch große Bodenplatten erhalten. (Foto: Käßmeyer)

Einsatzbereiche. Die Käßmeyer Transporttechnik GmbH vermietet solche Systeme auch zu Testzwecken oder um entsprechende Containeraufkommen zu bewältigen. Das Hubsystem kann für alle 20-, 40- und 45'-Container mit einer Höhe von 2500 und 2900 mm verwendet werden.

S & A schützt...

- **Begasung** von Containern oder Stückgut für den Export
- Lieferung von begasten Paletten oder wärmebehandelten Paletten
- Freimessung von begasten Importcontainern

Auch auf anderen Gebieten der Schädlingsbekämpfung sind wir gerne für Sie tätig.

- Begasung von Rohwaren im Container oder als Sackware
- Desinfektion/Geruchsneutralisation
- Akute und vorbeugende Schädlingsbekämpfung nach HACCP
- Holzschutz

Jetzt neu: Containerkontrollmessungen mit mobilem Gasanalysator

An der Ziegelei 47 · 27383 Scheeßel OT Westerholz
Telefon: (0 42 63) 30 17-0 · Telefax: (0 42 63) 30 17-40
Büro Hamburg
Telefon: (0 40) 78 42 00 · Telefax: (0 40) 7 89 28 73

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



YÜCE MAKINA MIT VIELFÄLTIGEM ANGEBOT

Ersatz und mehr

Vor sechs Jahren startete die Yüce Makina Servis Ticaret A.S. ihre Dienstleistungen rund um Hafenequipment. Inzwischen exportiert das junge Unternehmen mit Hauptsitz in der Türkei in mehr als 32 Länder und ist in zahlreichen Häfen in Südamerika, im Mittleren Osten, Afrika, Fernost und Europa aktiv. Yüce Makina beschafft Ersatzteile und technische Services für Containerstapler, Hafenkrane und andere Containerumschlagmaschinen. Dabei punktet das Unternehmen nach eigenen Angaben mit hoch qualifiziertem und erfahrenem Fachpersonal.

Mit einem umfangreichen Bestand an Ersatzteilen sowie 24 Stunden verfügbarem Service hat sich das Unternehmen auf verschiedene Aktivitäten spezialisiert. Im Bereich des Port-Equipments gehören hierzu Services und Ersatzteile für Fantuzzi, Reggiane, Terberg, Mafi, CVS, Kalmar, Belotti, Sisu, PPM Terex und Cometto. Zudem bietet Yüce Makina Service und Ersatzteile für Komponenten zur Kraftübertragung, wie Kessler, Dana, Clark&Hurth, Omci und ZF, sowie für Motoren von Perkins, Cummins und Volvo Penta. Auch Reifen von Colorado, Goodyear und Bridgestone sowie Drahtseile von Teci finden sich im Leistungsangebot des Unternehmens.



Zusammenfluss: Die neue IT-Plattform PRISE soll diverse Informationen bündeln und den beteiligten Unternehmen zur Verfügung stellen. (Foto: Dakosy)

Neue PRISE Information

- ● ● Pilotphase für neue IT-Plattform geplant

Die Prognosen für die deutsche Im- und Exportabwicklung werden wieder optimistischer. Damit wird die Anzahl der Schiffsbewegungen auch auf der Elbe mittelfristig wieder steigen und damit auch die Planungen und Schiffsabfertigungen komplexer.

Für schnellere Informationen für alle beteiligten Unternehmen hat Dakosy für den Hamburger Hafen die IT-Plattform PRISE realisiert. PRISE steht für „Port River Information System Elbe“.

SICHERHEIT

Allzeit bereit

Trace & Tracking an sich, ist in der Containerwelt keine Neuheit. Doch nun können nicht nur die Position von Containern, sondern auch verschiedenste Zustände abgerufen und kontrolliert werden. Eine Eigenschaft, die besonders für den Transport von High-Value-Artikeln interessant ist.

Die Firma Trans Safety aus Hamburg ist seit Jahren auf dem Gebiet der Diebstahlsiche-

rungen für das Transportwesen aktiv. Mit dem TSR-TEUcom hat das Unternehmen nun eine Lösung für viele Fragen rund um den Containertransport parat: Wo ist er? Darf er dort sein? Hat jemand die Tür geöffnet? War Licht im Container (Einbruch-Alarm)? Mit TSR-TEUcom können z. B. vorab Streckenfenster festgelegt werden. Verlässt der Container diese, gibt das System automatisch eine Alarm-Meldung an einen zuvor festgelegten Empfänger. Gleiches gilt, wenn sich Container ungewöhnlich schnell be-

wegen. Denn dies passiert z. B. bei „Über-Bord“-Havarie, zu starkem Bremsen bei einem Truck-Unfall oder bei Diebstahl komplett beladener Container.

TSR-TEUcom kann mit dem Frachtführer, dem Spediteur oder auch einem Sicherheits-Büro kommunizieren. Bei einer Alarm-Meldung kann so umgehend agiert werden. Aber nicht nur bei externen Notfällen, sondern auch logistischen Anpassungen kann das System unterstützen. Innerhalb von wenigen Minuten lokalisiert TSR-TEUcom den

Die neue Plattform soll existierende Informationen zu Schiffszuläufen, -abfertigungen und -abgängen zusammenführen und allen Beteiligten aktuell zur Verfügung stellen. So können Planungen erleichtert werden und auch auf kurzfristige Ereignisse besser reagiert werden. Erarbeitet wurde die Konzeption unter der Federführung von Dakosy in Arbeitsgruppen mit am Prozess beteiligten Unternehmen, bzw. Branchen, die zugleich die zukünftigen Nutzer der Plattform sind. Hierzu zählen die Terminalbetreiber EUROGATE und HHLA, die HPA (Hamburg Port Authority), die Lotsenbrüderschaft Elbe, die Hafenslotsenbrüderschaft sowie die Schlepper und die Festmacher.

Die neue Plattform. Zu den gesammelten Informationen gehören die Liegeplatzplanung und -anmeldung des Terminals, die Statusinformationen zu den Schiffspositionen auf der Elbe ab „Deutscher Bucht“ bis zum „Leinen fest“ und die ETA-Schiffslisten der Elblotsen. Auch die Zuständigkeitsmeldungen der Schlepper und Festmacher sowie nicht zuletzt die Wasserstandsvorhersagen des Bundesamtes für Seeschiff-Fahrt und Hydrographie (BSH) sind integriert. PRISE wertet die Informationen automatisch aus und versorgt die Beteiligten so mit vielfältigen Statusinformationen.

Sicherheit inklusive. Darüber hinaus soll PRISE Warnsignale geben, wenn sich z. B. Großschiffe auf der Elbe treffen werden, die gemeinsam die maximal mögliche Schiffsbreite überschreiten. Die Konzeptionsphase von PRISE wurde Anfang 2010 abgeschlossen. Nun realisiert die Dakosy AG die Plattform. Laut aktueller Planung soll PRISE bereits im Januar 2011 in die Pilotierung gehen.

Container bis auf 5 m genau. Ohne viele Telefonate oder Mails kann der Container dann z. B. kurzfristig umdirigiert werden, wenn sich die Empfangsstelle ändert.



Verfolgt: TSR-TEUcom ermöglicht die Wegverfolgung von Containern und überwacht Öffnungen und Streckenfenster.

(Foto: Trans Safety)

Ihr Container braucht neue Farbe? Wir beraten Sie gerne!



1K- und 2K-Lack-Systeme
VOC-konform, unkompliziert, erfahren, schnell, preiswert → ROVO

ROVO GmbH · 26845 Nortmoor · www.rovolack.de
Tel.: (0 49 50) 80 54 41 · Fax: (0 49 50) 80 54 69 · info@rovolack.de



HLS Container Bremen
Diedrich-Rebetje-Str. 18
D-28759 Bremen
E-Mail: info@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

Trans-Safety® LOCKS

mechanische und elektronische
Diebstahlsicherungen

Telefon +49 (0) 40/78 09 03-0
info@trans-safety.de · www.trans-safety.de

Tagesaktuell – www.contrailo.de

Automatische Laschplattform-ALP

Schlüsseltechnologie
im Containerumschlag



KALP GmbH · D-24401 Böel, Norderstr. 46
fon: +49 (0) 46 41-987 181 · fax: +49 (0) 46 41-987 182
mail: info@kalp-gmbh.eu · www.kalp-gmbh.eu

WIHAG PRÄSENTIERT SELF-LOCK

Hinter Schloss und Riegel

In der Container-Logistik ist Zeitdruck an der Tagesordnung. Geht dann auch noch Zeit verloren, wenn der Container umgesetzt oder manuell verriegelt wird, können die Nerven schon mal blank liegen. WIHAG hat daher das patentierte SELF-LOCK-System entwickelt, mit dem Container vollautomatisch durch das Eigengewicht auf dem Chassis verriegelt werden. Setzt der Container auf, wird die Verriegelung selbstständig ausgelöst. Der Fahrer braucht das System laut WIHAG nur noch visuell überprüfen und kann dann losfahren. SELF-LOCK ist nach Herstellerangaben dank weniger Bauteile besonders robust, praxistauglich und durch den TÜV entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen freigegeben. Das System verriegelt an sämtlichen Chassis-Positionen des Lkw, auch im Front-Lock-Bereich und bei klapp- und höhenverstellbaren Verriegelungen.



Zeitgewinn: Dank der automatischen Verriegelung hilft das SELF-LOCK-System Container-Logistikern wertvolle Zeit zu sparen. (Foto: Wihag)



Hessische Plattform

● ● ● Frankfurt Intermodal Terminal stellt sich vor

F.I.T. – diese drei Buchstaben stehen für das Frankfurt Intermodal Terminal mitten im Industriepark Höchst. Hier verknüpft es die Verkehrsträger Binnenschiff, Containerzug und Lkw. Ab sofort bietet das Terminal auch eine Reefer-Service-Station. Thomas Löffler, einer der Geschäftsführer des Terminals, empfiehlt es mal mit dem Schiff zu versuchen: „Montag, Mittwoch und Freitag verlassen Containerschiffe unser Terminal in Richtung Ant-

NEUE TECHNOLOGIE: DIE ALP

Lückenschluss im Kreislauf

Manuelles Arbeiten unter schwebenden Lasten und zwischen Van-Carriern, Lkw und anderen schweren Geräten ist unter Sicherheitsaspekten eigentlich nicht verantwortbar. Hohe Prämien für Versicherungen sind eine der Folgen. Daher begann der Begründer und Geschäftsführer der KALP GmbH, Rainer Kapelski, vor zwei Jahren einen Prototypen einer Automatischen Laschplatt-

form (ALP) zu entwickeln. Die in einem soliden Stahlrahmen eingebauten Funktionsecken der ALP bestücken und entnehmen laut KALP vollautomatisch Twistlocks vom Container.

Kontrolliert wird das System mit einer speziellen Steuerungs-Software, die gleichzeitig auch die Magazinierung der Twistlocks überwacht. Aktuell kann die ALP 75 Prozent der derzeitigen Twistlocktypen bedienen und 40- und 45- sowie 20- und 2x-20'-Container im Twinbetrieb abfertigen. Die eingebauten Magazine fassen jeweils 150 Decks-Twist-

locks oder 300 Stacker pro Containerrecke. Darüber hinaus besitzt die ALP ein autarkes hydraulisches Energiesystem. Dieses wandelt das Containergewicht in Energie um, speichert sie und macht sie nutzbar, wodurch die ALP unabhängig einsetzbar ist.

Als Variation der ALP kann das Automatische Laschsystem (ALS) auf dem Kranbein der Containerbrücke abgesetzt und an das Energienetz der Brücke angeschlossen werden. Vor allem auf Terminals mit vollautomatischen Arbeitsabläufen schließt die ALP bzw. ALS den automatischen Kreislauf.

werpen/Rotterdam. Damit erhält die hessische Industrie quasi den Anschluss an Übersee.“ Je nach Schuppen erreichen die Container nach gut 2,5 Tagen einen der Seehäfen. So werden die Straßen in der dicht besiedelten Region entlastet.

Serviceangebote. Neben der Transportplanung gehört auch die Lagerung von Gefahrgütern und Gefahrstoffen zu den Leistungen des Terminals. Die Anlage mit 279 TEU Kapazität ist nach der Bundes-Immissionsschutz-Verordnung (BImSchV) zugelassen für die disponierte Lagerung von Gütern aller Gefahrgutklassen außer 1, 4, 5 und 7. Eine Neuerung am Standort ist die Reefer-Service-Station. Die Station wurde gemeinsam mit Smith-Holland eingerichtet. Ab sofort können hier Reeder ihre Kühlcontainer vor oder nach der Überseereise nach den gängigen Regeln prüfen lassen. Das Angebot reicht von der PIT (Pre-Trip-Inspektion), der standardisierten Inspektion des Kühlaggregates über Reparaturen bis zur Abklärung von Garantiefällen im Namen der Kühlcontainereigner. In Kooperation mit Infrserv Logistics haben die Logistik-Experten direkten Zugang zum großen Infrastruktur-Netzwerk des Industrieparks Höchst, in dem bei 90 Unternehmen rund 22.000 Mitarbeiter beschäftigt sind.

Terminal im Überblick. Zusätzliche spezielle Dienstleistungen wie Stuffing/Stripping werden ebenso angeboten wie Konfektionierung, Verprobung und Tankreinigung und -reparatur. Auch die Ausstattung von Containern mit Inlinern gehört zu den häufig gefragten Leistungen des Terminals. Das Terminal hat eine Lagerkapazität von 1800 TEU und kann am Mainufer zwei Schiffe abfertigen.

KALP entwickelt das ALP weiter, um Kunden ein auf den jeweiligen Terminalbetrieb abgestimmtes Gerät anbieten zu können.



(Foto: Kalp)

SCANIA

Öfter mal was Neues. Gern auch gebraucht.

Gebrauchtfahrzeuge von Scania sind zum Fahren gemacht und zu allem bereit. Ganz gleich, ob Sie Ihren Fuhrpark ergänzen, um eine neue Konfiguration bereichern oder nach Auftragslage neu aufstellen wollen. Wir beraten Sie gern, nehmen nahezu jeden Lkw in Zahlung und bieten attraktive Finanzierungsangebote. Unseren tagesaktuellen Bestand an gebrauchten Lkw finden Sie im Internet unter www.breuer-scania.de. Oder rufen Sie einfach an: Monika Drolshagen, Telefon 0203/57973-36.



Gerd Breuer GmbH

Am Nienhaushof 2, 47139 Duisburg

Telefon: 0203 / 579 73-0

Telefax: 0203 / 579 73-55

E-Mail: gebrauchtwagen@breuer.scania.de

Internet: www.breuer-scania.de

TANKCONTAINER UND MEHR VON WEW

Spezielles Angebot

Kundenspezifische Tankcontainer und Spezialtanks sind die Spezialität der WEW Westerwälder Eisenwerke GmbH. Eingesetzt werden die Produkte aus Weitefeld weltweit für den sicheren Transport von gefährlichen Flüssigkeiten und Gasen, ebenso wie für flüssige Lebensmittel. Eine besonders stabile Tank-/Rahmenverbindung der WEW-Tankcontainer schützt den Tankkörper vor unfallbedingten Beschädigungen und kann so Leckagen verhindern. WEW hat sich selbst die Ziele gesetzt, die Produktsicherheit stetig zu erhöhen, den Nutzwert zu steigern und die teils autarken, mobilen Tanksysteme sowohl in bestehende Anlagen als auch logistische und operative Prozesse nahtlos einzubinden. Mit den Erweiterungen der Produktionshallen in 2008 und 2009 steigerte WEW die Kapazitäten um 45 Prozent. Die gesamte Endmontage wurde neu strukturiert. In einer neuen

Lackierhalle können auch wasserlösliche Lacke verarbeitet werden. Auch die weltweite Zulassung der Tankcontainer ist ein Schwerpunkt des Unternehmens.



(Foto: WEW)



Verbands-Präsident
von ENFIT e. V.:

Hans-Dieter
Philipowski.

(Foto: ENFIT)

Reinheitsgebot

●●● ENFIT setzt auf optimierte Schnittstellen

Die Behälterreinigung ist essenzieller Bestandteil der Prozesskette in der Logistik. Dies wird häufig durch Unkenntnis oder Fehleinschätzung in seiner Gesamtwirkung unterschätzt. Daher setzt sich der internationale Verband ENFIT e. V. für die Optimierung der Schnittstellen zwischen den an der logistischen Kette Beteiligten ein. ENFIT ist der Verband zur Förderung innovativer Technologien für Reinigung, Logistik-Management und Service für Transport- und Lagerbehälter.

Klare Definitionen. Alle Beteiligten müssen sich bewusst sein, dass hohe Qualitätsanforderungen an Sauberkeit, Verfügbarkeit und Umweltschutz nur erfüllbar sind, wenn die Prozessbeteiligten auch einen angemessenen Ertrag erzielen. Zu den Beteiligten zählen Produzen-

WASCHANLAGEN

Zügiger Waschgang

Nicht nur Lkw und Container brauchen regelmäßig eine Reinigung – gleiches gilt auch für Züge. Im neuen Bahn-Instandsetzungsdepot im schwedischen Stockholm übernimmt diese Aufgabe eine RJ 1016-6D. Geliefert wurde die Zugwaschanlage von der Tammermatic InterClean Group. Die neue Anlage ist in einer 120 m langen Waschhalle installiert und ermöglicht

die Wäsche von Einheiten bis zu 107 m Länge (Roll-Over) in ca. 15 Minuten. Unter anderem werden hier Züge der Typen X60 und X10 gereinigt. Die Anlage ist mit einem Wasser-Recycling-System ausgestattet, das bis zu 70 Prozent des Brauchwassers aufbereitet. Die Reinigungs-Chemie besteht aus der biologisch abbaubaren Tammermatic-Waschchemie. Über das Fern-Wartungsprogramm der Tammermatic InterClean Group Finnland wird bei Bedarf die Programmierung und

Steuerung geregelt, Funktionen überwacht und Fehlerdiagnosen ermöglicht.

Damit sollen kurzfristige und effektive Einsätze des Wartungsdienstes gewährleistet werden. „Die von SL angeschaffte Zugwaschanlage repräsentiert den neuesten Stand der effizientesten Waschtechnologie der Welt“, sagt Lauri Hurme, Geschäftsführer für Nutzfahrzeug-Anlagen von Tammermatic. Auch Busse des Fuhrparks werden mit Tammermatic-Anlagen gewaschen.

ten ebenso wie Logistiker, Kunden und Tankreinigungsbetriebe. Jedoch wird laut ENFIT zunehmend mehr gefordert und stetig weniger bezahlt. Die Anforderungen, die an Logistiker verschiedener Industriebereiche gestellt werden, sind heute überaus komplex. Eine gute Basis für das Verständnis über eine faire Leistung zu einem fairen Preis wäre laut ENFIT schon gegeben, wenn Logistiker und Produzenten eine klare Definition darüber treffen würden, was sie eigentlich wollen.

Preisdumping keine Lösung. Die eigentliche Effektivität des logistischen Prozesses lässt sich nicht steigern, indem die Reinigung billiger wird. Im Gegenteil, es führt zu Qualitätseinbußen. Besonderes Augenmerk sollte nach Verbandsangaben auf die intelligente Reinigung „GREEN CLEANING“ und dem Zusammenwirken der Prozesse Logistik und Reinigung liegen. So können die verfügbaren Behälterkapazitäten und auch die Wirtschaftlichkeit gesteigert werden. Gleichzeitig wird die Umwelt dabei geschont. ENFIT hat sich im Bereich der Tank- und Behälterreinigung, des Logistik-Managements und im Servicebereich etabliert. Der Verband arbeitet an Forschungs- und Entwicklungsprojekten und entwickelt internationale Standards und Leitlinien für die Behälterreinigung, wie z. B. die Guideline Food für die Reinigung von Lebensmitteltransportbehältern.

Das Ganze im Blick. ENFIT sieht den Bedarf an internationaler Schaffung von Regeln und Standards, die allen Prozessbeteiligten dienen. Logistik und Reinigung müssen sich zukünftig als Ganzes verstehen. Nur wer die Prozesse kennt und zusammenfügt, hat Chancen für die Zukunft, so ENFIT.



Blitzsauber: Bis zu 107 m lange Zugeinheiten können innerhalb von 15 Minuten in der von Tammermatic gelieferten Waschanlage gereinigt werden. (Foto: Tammermatic)

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:	Chef-Redaktion: H. Peimann Tel.: (0 47 47) 87 41-3 01 hpeimann@contrailo.de Stellvertretung: Dipl.-Ing. Frank Heise Tel.: (0 47 47) 87 41-2 50 fheise@contrailo.de Redaktion: Stephan Keppler Tel.: (0 47 47) 87 41-2 20 skeppler@contrailo.de Stefanie Hünken Tel.: (0 47 47) 87 41-2 35 shuenken@contrailo.de
Redaktionsassistenten:	Sandra Schramm Tel.: (0 47 47) 87 41-2 44 Fax: (0 47 47) 87 41-3 22
Anzeigen:	Frank Stüven Tel.: (0 47 47) 87 41-3 03 fstueven@contrailo.de René Niedermeyer Tel.: (0 47 47) 87 41-3 07 rniedermeyer@contrailo.de Jacqueline Smiatek Tel.: (0 47 47) 87 41-3 88 jsmiatek@contrailo.de Susanne Sinss Tel.: (0 47 47) 87 41-3 30 ssinss@contrailo.de Carmen Bartsch Tel.: (0 47 47) 87 41-4 08 cbartsch@contrailo.de Tobias Ritscher Tel.: (0 47 47) 87 41-4 11 tritscher@contrailo.de Frank Johannngmeier Tel.: (0 47 47) 87 41-4 02 fjohanningmeier@contrailo.de Fax: (0 47 47) 87 41-4 22 eMail: info@contrailo.de
Layout:	Sandra Wilckens, Melanie Gerdts, Sabine Peimann, Carina Wegner, Regina Köhnken, Svenja Naubert, Jasmin Mahnken
Mitarbeiter:	Gaby Preuschoff, Bianca Peimann, Elke Stern, Peter Sturm, Bernd Riggers, Alexander Bigaj, Jakob Diring, Ines Nettlau, Cigdem Kilicaslan, Ursula Schröder
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: 10x im Jahr
Artikel, die namentlich gekennzeichnet sind, stellen die Ansicht des Verfassers dar und nicht unbedingt der Redaktion oder des Verlages. Nachdruck oder Vervielfältigung darf nur mit Genehmigung des Verlages 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. 3000 433 000
ISSN 1864-4783



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