

ConTraiLo

- > Land
- > Schiene
- > Wasser

Container | Trailer | Logistik



TOI, TOI, TEU!

ePaper

SEMESTER-
SPIEGEL '12



JadeWeserPort: TOI, TOI, TEU! s. 40

Es geht los! So manche Schlagzeile sah den JadeWeserPort schon vor dem Start in den Wellen der Nordsee untergehen. Aber nichts da: Mit der Maersk Laguna haben CTW und Logistics Zone am 21. September 2012 offiziell Fahrt aufgenommen – und das ist erst der Anfang.

Editorial

- 3 Visionäre gesucht!

Finanzen

- 6 Intermodal Europe 2012
- 8 Nordeuropas Logistik-Metropole
- 10 Bewegung an der Spitze
- 12 Gemeinsame Feier um die Box
- 13 SAP-Beratungsauftrag vergeben
- 14 Alles „logo“

Übersee

- 20 ConTraiLo-Semester-Spiegel

SMM

- 26 Schiffbau in allen Facetten
- 28 Tanks richtig füllen und sparen

- 29 Drei maritime Vertreter
- 30 Unterstützende Module
- 31 Mit richtiger Planung zum Erfolg
- 32 Neuer Schwung für alten Antrieb
- 34 Schiffsantrieb mit Akkuprinzip
- 36 Hier kommen die
Schiffsversorger
- 38 Schiffsgewänder im Wandel

Seehäfen

- 40 JadeWeserPort: TOI, TOI, TEU!
- 44 Wer, wo, was
- 50 Hohes Wachstumspotenzial

Hafenumschlag

- 56 Krangeschichte(n) am Fluss
- 76 Kameras als Werkzeug

Binnenschifffahrt

- 60 Wegsuche für den Wasserweg
- 61 Gefahrgüter als Spezialität
- 62 Alle an Bord – aye, aye captain
- 63 In neuen Gewässern zu finden

Kombinierter Verkehr

- 64 Heiße Ware auf der Schiene

Containersicherheit

- 66 Container: vorsicht verdächtig

Service

- 68 Zentraler Teil der Peripherie
- 78 Sauber: Tank sei Dank!

- 81 Impressum



ConTraiLo-Semester-Spiegel s. 20

Noch immer steht ein Fragezeichen vor der zukünftigen Wirtschaftsentwicklung. So recht traut wohl keiner den Märkten. Doch was sagen die Zahlen? Nach den ersten sechs Monaten heißt es in vielen Unternehmen: Zwischenbilanz ziehen. ConTraiLo stellt einige Ergebnisse von Häfen und Reedereien vor.

Schiffbau in allen Facetten s. 26

Schiffbau ist mehr, als nur neue Schiffe zu bauen. Das und mehr zeigte auch die 25. Auflage der SMM. Eine Chance, sich über Möglichkeiten für neue und bestehende Flotten zu informieren.



Krangelgeschichte(n) am Fluss s. 56

Mannheim: Schon 1818 hat der Großherzog von Baden die günstige Lage der Stadt erkannt und genehmigte den Neu- und Umbau eines Freihafens am Rhein. Dabei sind in Mannheim Hafen und Umschlagkrane bereits seit dem 19. Jahrhundert gleich in doppeltem Sinne miteinander verwoben.



CONTRAILO-SEM



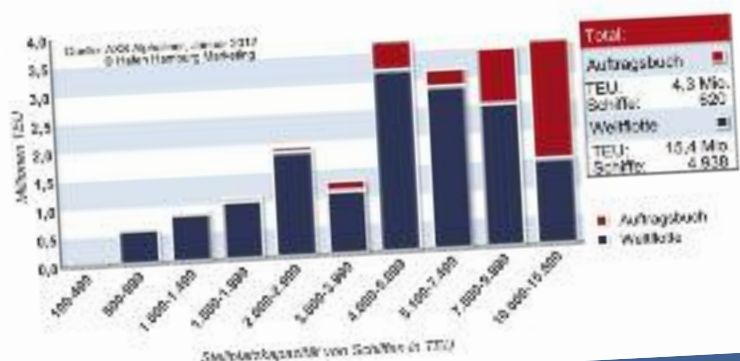
ESTER-SPIEGEL

Umschlagplus
in der ersten Jahreshälfte

Halbjahresfazit. Noch immer steht ein Fragezeichen vor der zukünftigen Wirtschaftsentwicklung. So recht traut wohl keiner den Märkten. Doch was sagen die Zahlen? Nach den ersten sechs Monaten heißt es in vielen Unternehmen: Zwischenbilanz ziehen. ConTrailLo stellt einige Ergebnisse von Häfen und Reedereien vor.



Aktuelle Weltflotte und Auftragsbuch bis 2015
 Stückzahlkapazität zusätzlicher Containerschiffe in Millionen TEU, Januar 2012



Häfen und Reedereien ziehen Zwischenbilanz.

Der Überblick startet an der Elbe und geht dabei gleich in die Ferne: Denn im Hamburger Hafen hat sich in den ersten sechs Monaten dieses Jahres der Export als Wachstumsmotor erwiesen. Rund 97 Prozent des Gesamtwachstums des Hafens entfielen auf den Export, der mit 28,4 Mio. t für ein Plus von 6,4 Prozent sorgte. Der Zuwachs ging zu 79 Prozent auf Containerladungen zurück. Die Importseite ergab mit 37,5 Mio. t ein Wachstum von 0,1 Prozent.

USA-Bedeutung wächst

Beim Containerumschlag sorgten die beladenen Container mit 3,8 Mio. TEU für ein Plus von 4,7 Prozent. Insgesamt schlug der Elbhafen 4,4 Mio. TEU um, was einem Wachstum von 1,9 Prozent entspricht. Im seeseitigen Containerverkehr mit Asien gingen 2,4 Mio. TEU über die Kaikanten. Der Containerumschlag mit der Ostsee-region steigerte sich auf eine Mio. TEU. Das gesamte Fahrtgebiet Amerika erzielte in den ersten sechs Monaten mit 24,4 Prozent ebenfalls ein deutliches Plus mit 572.000 TEU. Besonders die USA konnte hier zulegen und kletterte an die vierte Stelle der Top-Handelspartner im Containerverkehr des Hamburger Hafens.

Die beiden Container-Fahrtgebiete Afrika und Australien/Pazifik lagen im ersten Halbjahr mit 121.000 und 20.000 TEU ebenfalls im Plus. Übrigens: Der Import an nicht-containerisierten Stückgütern an der Elbe ging beispielsweise mit Blick auf die Südfrüchte zurück. Ein Hintergrund dafür ist der zunehmende Einsatz von Kühlcontainern für dieses Transportgut.

Hamburger Ausblick

„Für den weiteren Jahresverlauf rechnen wir vor dem Hintergrund der nach unten korrigierten Prognosen für den Welthandel und die wirtschaftliche Entwicklung in unseren Kernmärkten mit einem Gesamtumschlag von rund 135 bis 136 Mio. t und damit einem Plus in der Größenordnung von 2 bis 3 Prozent. Der Containerumschlag wird uns für das gesamte Jahr 2012 einen Zuwachs zwischen 1 und 2 Prozent bringen“, stellt Claudia Roller, Hafen-Hamburg-Marketing-Vorstandsvorsitzende, den Ausblick für Hamburg dar.

Bremer Rekordkurs

Auch in den Bremischen Häfen verzeichnete der Export mit 10,1 Prozent auf 21,6 Mio. t die größere Steigerung im ersten Halbjahr 2012 gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Der Empfang an Seegütern an der Weser stieg dabei um 8,5 Prozent auf 22,2 Mio. t. Insgesamt konnte Hafensenator Martin Günthner Mitte August so folgendes

verkünden: „Die bremschen Häfen verzeichnen ihr bestes Halbjahresergebnis in ihrer Geschichte und konnten das erfolgreiche Ergebnis aus dem ersten Quartal 2012 auch im zweiten Quartal fortschreiben.“

Denn in den Monaten Januar bis Juni 2012 legte der Gesamtumschlag in den Zwillingshäfen um 9,3 Prozent gegenüber dem ersten Halbjahr 2011 auf 43,8 Mio. t zu. Das Containerergebnis stieg dabei an den bremschen Kafen um 6,9 Prozent auf 3,2 Mio. TEU. Mit Blick auf das Gewicht brachten die Stahlboxen mit 34,7 Mio. t sogar 10,8 Prozent mehr auf die Waage.

Blick nach Niedersachsen

Die niedersächsischen Häfen stehen in diesen Wochen besonders im Fokus. Die Blicke richten sich auf das neue Containerterminal JadeWeserPort, das nun Ende September 2012 offiziell eröffnet wurde. Doch auch hier erstmal das Halbjahresfazit. Insgesamt gesehen, ziehen die niedersächsischen Seehäfen dabei mit einem Gesamtumschlag von 24,683 Mio. t und damit 11 Prozent Zuwachs im Seeverkehr eine positive Zwischenbilanz für die ersten sechs Monate. Während mehrere Standorte hier ein zweistelliges Wachstum vermelden konnten, gab es jedoch auch Häfen mit rückläufigen Umschlagergebnissen.

Bei Nachbarn in der Nordrange

Stetig auf Kurs zeigte sich zwischen Januar und Juni 2012 auch der Hafen Antwerpen. Zwar verzeichneten die Belgier in diesem Zeitraum beim Gesamtumschlag einen Rückgang um 2,1 Prozent, doch der Containerumschlag legte im ersten Halbjahr 2012 zu. Das Containervolumen stieg um 8 Prozent auf 53,481 Mio. t. Mit Blick auf die TEU-Zahl schlug der Hafen mit 4,363 Mio. TEU 0,4 Prozent mehr um. Der Hafen von Rotterdam ist ebenfalls auf Wachstumskurs. Hier schlugen die Betriebe im ersten Halbjahr 2012 insgesamt 222 Mio. t Güter um, davon 63 Mio. t in containerisierter Form. Damit stieg der Containerumschlag um 2 Prozent, der Gesamtumschlag um 3,2 Prozent. Der Port of Amsterdam vermeldet für die Region eine Halbjahresbilanz mit etwa 1 Prozent Plus gegenüber letzten Jahres. Die Hafentriebe schlugen insgesamt 46,6 Mio. t Güter um, davon 38,3 Mio. t im Hafen Amsterdam. Der Durchgang an Containerladungen stieg um 40 Prozent an.

Spanischer Exportantrieb

Wie in Hamburg und Bremen sorgten auch im Hafen Barcelona die Exportboxen für Wachstum im ersten Halbjahr 2012. So verzeichneten die Spanier hier z. B. im Juni 2012 mit 14 Prozent die höchste Wachstumsrate, wobei

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

auf geht's... **heik spedition** 



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

KLICK **Tagesaktuell im Internet unter:**
www.contrailo.de

CONTAINER WORLDWIDE 



WWW.TOPTAINER.COM/MOVIE

NEU UND GEBRAUCHT ■ VERKAUF UND VERMIETUNG

TOPtainer CONTAINERMANAGEMENT & SALES GMBH, HAMBURG

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

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



POLA – der Port of Los Angeles.

(Fotos: Hapag Lloyd, HHM, Maersk, Port of Los Angeles)

Märkte wie China, Algerien und Argentinien eine besondere Rolle hatten. Während der Containerexport so im ersten Halbjahr um 5 Prozent zulegte, gingen die Containerimporte um 14 Prozent und die Durchgangsverkehre sogar um 49 Prozent zurück. Insgesamt schlug der Hafen Barcelona 849.973 TEU um.

Blick über den „großen Teich“

Der Port of Los Angeles (POLA) zieht seine Zwischenbilanz bereits für sieben Monate mit 4,737 Mio. TEU und damit 6,3 Prozent mehr Containern als im Vergleichszeitraum. Dabei stiegen

hier im Juli beispielsweise besonders die Importe um 3,97 Prozent auf 371.859 TEU, während die Exporte mit 165.581 TEU oder 0,29 Prozent Plus auf nahezu konstantem Niveau blieben. Inklusive Leercontainerumschlag, der um 14,1 Prozent stieg, erreichte das Gesamtvolumen der Container im Juli im POLA mit 726.375 TEU einen Zuwachs von 5,53 Prozent.

Weltweite Unterschiede

A.P. Møller-Maersk vermeldet in ihrer Zwischenbilanz für APM Terminals einen Anstieg des Umschlags um 7 Prozent bezie-

Containerflotte gewachsen

Weltweit hat es im letzten Jahr 31,25 Mio. TEU gegeben. Damit ist die Stahlboxenflotte 2011 um 8,5 Prozent gewachsen. Dies sind zwei der Zahlen aus dem Drewry Maritime Research Container Census Report. Das Unternehmen gibt den Report jährlich heraus. Die neueste Auflage soll für 1295 GB-Pfund erhältlich sein. Die aktuelle Bestandsaufnahme zeige dabei, dass bis zu 70 Prozent der Neuzugänge 2011 in den ersten sechs Monaten erfolgten. Der Grund für die Verlangsamung in der zweiten Jahreshälfte sei eine offensichtliche Fehlinterpretation der Nachfra-

ge. Dennoch hielt sich demnach die Auslastung der betriebenen Flotte mit über 95 Prozent auf einem sehr hohen Niveau. Eine Auswirkung der hohen Auslastung sei, dass Container-to-slot-Levels auf einen historischen Tiefstand fiel: ungefähr 1,8:1 in 2010/2011, verglichen zu 2:1 zuvor. Andrew Foxcroft, Autor des Container Census Report, erwartet demnach ein jährliches Containerflotten-Wachstum in der Größenordnung von 7 Prozent von 2012 bis 2015, während die Ersatzbeschaffung sich ebenfalls im Vergleich zu 2010/2011 erhöht.

ungsweise 5 Prozent auf Like-for-like-Basis auf 9,1 Mio. TEU für das zweite Quartal 2012. Dabei verzeichneten die Region Westafrika und einige Terminals in Asien Wachstumsraten im zweistelligen Bereich. Währenddessen schrieben jedoch die meisten europäischen Terminals von April bis Juni 2012 eher rückläufige Umschlagzahlen. Mit Blick auf das gesamte Halbjahr 2012 stieg der Containerumschlag des Terminalbetreibers um 9 Prozent (Like-for-like-Basis 5 Prozent).

Steigende Transportmengen

Neben den Terminals der A.P.-Møller-Maersk-Gruppe konnte auch die Reederei Maersk Line laut ihrem Zwischenbericht Steigerungen mit Blick auf die Volumen verbuchen. Mit 2,2 Mio. FFE im zweiten Quartal dieses Jahres ergibt sich hier für das erste Halbjahr des Jahres ein Anstieg um 15 Prozent gegenüber dem Vergleichszeitraum auf 4,4 Mio. FFE. Die durchschnittliche Frachtrate erhöhte sich dabei im zweiten Quartal um 4,2 Prozent auf 3014 US-Dollar/FFE.

Ausblick für Terminals und Linie

Für das Gesamtjahr erwartet APM Terminals nach derzeitigem Stand ein Ergebnis über dem Vorjahresniveau gestützt durch eine weitere Expansion des Terminalportfolios. Auch für Maersk Line erwartet die Gruppe nach derzeitigem Stand ein leicht verbessertes Ergebnis gegenüber dem Jahr 2011 basierend auf höheren Durchschnittsraten in der zweiten Jahreshälfte. Die Nachfrage nach Überseecontainern könnte demnach auf 4 Prozent steigen, allerdings mit einem Rückgang im Bereich der eingehenden Volumina in Europa.

Turnaround gelungen

Hapag-Lloyd meldete im zweiten Quartal 2012, dass mit einer Ergebnisverbesserung um mehr als 125 Mio. Euro der Turn-

around gelungen ist. Auch hier stieg die durchschnittliche Frachtrate um 7,4 Prozent auf 1594 TEU. Das sind 110 TEU mehr als noch im ersten Quartal und 63 US-Dollar/TEU mehr als im Vorjahresquartal. Das Transportvolumen betrug im zweiten Quartal 1,36 Mio. TEU und lag damit rund 2 Prozent über dem Vorjahresquartal. Im ersten Halbjahr 2012 stieg der Umsatz im Vergleich zum Vorjahreszeitraum deutlich um mehr als 14 Prozent auf 3,4 Mrd. Euro. Hapag-Lloyd transportierte mehr als 2,68 Mio. TEU – ein Plus von 5,8 Prozent.

Weitere Ziele 2012

Der aktuelle Preistrend beim Bunker zeigt demnach nach einer leichten Entspannung Ende des zweiten Quartals wieder nach oben. Deshalb sind kürzlich bereits Ratenerhöhungen für verschiedene Fahrtgebiete angekündigt worden und weitere Anhebungen seien unverzichtbar. Hapag-Lloyd strebt für das laufende Geschäftsjahr – unter der Voraussetzung keiner elementaren Verschärfung der Risiken und der Durchsetzbarkeit weiterer Ratenerhöhungen im Jahresverlauf 2012 – wieder ein positives operatives Ergebnis an.

Hauptsaison voraus

Auch Hanjin Shipping konnte trotz der weltweiten wirtschaftlichen Unsicherheit seinen Gesamtumsatz um 18,4 Prozent gegenüber dem Vergleichszeitraum im zweiten Quartal auf 2,457 Mio. US-Dollar steigern. Dabei trugen auch hier die sich erholenden Frachtraten und das Wachstum der Transportmengen zu der Entwicklung bei. Mit Blick auf das dritte Quartal bezieht sich die Reederei auf das prognostizierte Wachstum aufgrund des Starts in die traditionelle Hauptsaison in der Containerschifffahrt. Hanjin Shipping maximiert weiterhin die Profitabilität durch zusätzliche Ratenerholungspläne auf Haupt handelsrouten und mehreren Kostensparprogrammen.



HAMMAR *Der Seitenlader Spezialist*
Mehr als 30 Jahre Erfahrung mit weltweitem Service und Ersatzteilnetz

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, website: www.hammar.eu

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



SCHIFFBAU

in allen Facetten



Rückblick. Schiffbau ist mehr als nur neue Schiffe zu bauen. Das und mehr zeigte auch die 25. Auflage der SMM. Mehr als 50.000 Fachbesucher aus aller Welt nutzten die Chance, sich in Hamburg über Möglichkeiten für neue und bestehende Flotten zu informieren. Im Fokus: Effizienz, Energie sparen und Umweltschutz.

Zufriedene Aussteller und hoher Andrang von Fachbesuchern aus aller Welt, so lautet das Fazit der Hamburger Messe und Congress (HMC) nach der diesjährigen shipbuilding, machinery & marine technology international trade fair hamburg (SMM). Neben Konzepten für neue Schiffe, standen dabei auch Lösungen für Bestandsflotten im Fokus.

Grüne Investitionen

Wie stark die Themen der begleitenden Kongresse und der Ausstellung ineinander greifen, zeigt beispielsweise die Vorbereitung auf strengere Umweltvorschriften. Sowohl auf dem Ausstellungsparkett als auch beim zweitägigen global maritime environmental congress (gmecon) waren Themen wie Ballastwasser-Management, die Schadstoffemissionen und die internationalen Aktivitäten im maritimen Umweltschutz zu finden.

„Auf der SMM 2012 war klar erkennbar, dass die Reedereien mehr denn je in eine grüne Zukunft investieren. Überall in der maritimen Wirtschaft und Industrie gibt es neue Produkte und Verfahren, mit dem Ziel, die Energieeffizienz zu steigern und Emissionen zu reduzieren – bei einzelnen Schiffen wie auch in ganzen Flotten“, so Torsten Schramm, Chief Operating

Officer beim Germanischen Lloyd und Chairman beim gmecon.

Neues Design und Modernisierung

Die Ansätze sind dabei vielfältig und beginnen bei neu überdachten Schiffskonstruktionen bis zu Nachrüstkonzepten. Damit ergeben sich auch für die Reparaturwerften neue Potenziale. Bernd Aufderheide, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hamburg Messe und Congress GmbH: „Die SMM hat klare Signale in Richtung Zukunft gesetzt und die Erwartungen der Branche als Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft voll erfüllt. Auf der SMM wurden gute Geschäfte gemacht. Unsere Kunden verzeichneten Aufträge auch über Schiffsneubauten und über die Ausrüstung von Schiffen.“

Wohin die Route geht

Auf den folgenden Seiten zeigt ConTraiLo einige der vorgestellten Lösungen. Wie diese sich behaupten werden und wie der technische Kurs in den nächsten Jahren dann weitergehen wird, das ist dann wohl auf der nächsten SMM zusehen. Der Termin lässt sich jedenfalls bereits im Kalender vormerken: Vom 9. bis 12. September 2014 soll Hamburg wieder im Zeichen neuer Konzepte und Ideen für die weltweite Schifffahrt stehen.

Die SMM 2012
sorgte wieder für
viele Diskussionen
rund um die Schifffahrt.
(Fotos: HMC/WA,
HMC/KN, HMC/Z)

SAACKE-FEINSTOFFSEPARATOR

Abgasreinigungsanlagen für Schiffe

Um die Reinigungsleistung von Scrubbern weiter zu verbessern, setzt die Saacke GmbH in ihren Anlagen ein spezielles Gebläse (VentSep) mit einem integrierten Separator ein. Hierdurch werden dem Abgas bereits vor der Düsenwäsche die Feststoffe entzogen. Die separierten Partikel gelangen somit nicht mehr in das Seewasser. Dies erleichtert auch die Entsorgung. Da der VentSep Partikel ab 2 bis 3 µm Größe abscheidet, kann ein Großteil des Rußes herausgefiltert werden.



Automatische Ballastverteilungssuche.
(Foto: Interschat maritime systems AG)

Tanks richtig füllen und sparen

●●● Das neue Trimm-Optimierungsmodul Trop

Um das Thema Energieeffizienz und Nachhaltigkeit kommt auch die Schifffahrtindustrie längst nicht mehr herum. Mit dem optimalen Trimm eines Schiffs lässt sich nachhaltig Treibstoff sparen. Nach Beladung des Schiffs hat die Besatzung in der Regel nur die Möglichkeit, den Trimm mithilfe der Ballasttanks zu verändern.

Optimierungsmodul. Aber wie müssen die Tanks gefüllt werden, um den optimalen Trimm zu erreichen? Und was passiert dann mit der Stabilität und Festigkeit? Das neue Trimm-Optimierungsmodul Trop, das in den Ladungsrechner MACS3 von Interschat maritime systems AG integriert ist, beantwortet diese Fragen. „Der Benutzer

EINE ANDERE LÖSUNG - LNG-HYBRID-BARGE

Stromversorgung für Schiffe

Becker Marine Systems hat in enger Zusammenarbeit mit Aida Cruises und den Partnern Schramm group, Ingo Schlüter, EON Hanse Wärme, Bureau Veritas sowie Gasnor AS die LNG-Hybrid-Barge für die Stromversorgung von im Hafen liegenden Kreuzfahrtschiffen entwickelt. Laut Becker Marine Systems ist die Lösung umweltfreundlich und schadstoffarm. Bisher erzeugen im Hafen liegende Kreuzfahrtschiffe die für den Bordbetrieb notwendige Energie mithilfe ihrer schiffseigenen Dieselmotoren. Die

Nutzung dieser Maschinen belastet den Hafenbereich mit Schad- und Schwebstoffen in Form von Rußpartikeln. Das neue Konzept gewinnt die Energie mithilfe von fünf Generatoren, die an Blockheizkraftmotoren gekoppelt sind. Der erzeugte Strom kann je nach Bedarf in das Versorgungsnetz des Kreuzfahrtschiffs eingespeist werden. Das benötigte Flüssigerdgas wird modular geliefert. Eine LNG-Tankstelle wird von der Schramm group errichtet. Die Schramm group wird auch Betreiber der LNG-Hybrid-Barge im Hamburger Hafen werden.

Durch die LNG-Hybrid-Barge wird der Emissions- und Partikelaußstoß während der Hafentiegezeit reduziert. Im Vergleich zum bisher genutzten Dieselmotor werden während der Hafentiegezeit keine Schwefeloxide (SO_x) mehr produziert. Die Emission von Stickoxiden (NO_x) verringert sich um bis zu 80 Prozent, der Ausstoß von Kohlendioxid um weitere 30 Prozent. Ein weiterer Vorteil ist die ganzjährige Nutzung des Systems. Der Hamburger Energieversorger EON Hanse Wärme plant, die gewonnene Energie außerhalb der Kreuzfahrtsaison in das Stadtnetz einzuspeisen und so täglich ca. 11.000 Haushalte (ausgegangen von Vierpersonenhaushalten) mit Strom und Wärme zu versorgen. Im Herbst 2013 soll die Aida sol im Hamburger Hafen durch die LNG-Hybrid-Barge von Becker Marine Systems mit Strom versorgt werden.



LNG-Hybrid-Barge zur Stromversorgung der Schiffe im Hafen. (Foto: Becker Marine Systems GmbH & Co. KG)

kann jetzt sogar automatisch nach der bestmöglichen Ballastverteilung suchen lassen, um dadurch am meisten Brennstoff einzusparen“, erklärt Bernhard Finke, Softwareentwickler bei Interschalt. Trop berücksichtigt dabei alle Sicherheitsvorschriften hinsichtlich Stabilität und Festigkeit.

Das Sparpotenzial. Wie viel kann man sparen? Die Beantwortung dieser Frage hängt von vielen Faktoren ab: Größe des Schiffs, Reisegeschwindigkeit, Wetter, Seegang, etc. Dazu ein Beispiel für ein mittelgroßes Containerschiff von ca. 7500 TEU: Bei einer Reisegeschwindigkeit von 20 kn hält Interschalt ein Einsparpotenzial von zwei bis drei Prozent realistisch. Bei einem Bunkerpreis von ca. 600 US-Dollar pro Tonne summiert sich das auf immerhin 1500 bis 2200 US-Dollar pro Tag.

BOSCH-COMMON-RAIL-SYSTEME FÜR DIE SCHIFFFAHRT

Drei maritime Vertreter

Mit drei unterschiedlichen Common-Rail-Einspritzsystemen ist Bosch auch in der Schifffahrt auf Flüssen und Weltmeeren zuhause. Das modular aufgebaute MCRS-Common-Rail-System für Schweröl hat Bosch z. B. für Containerschiffe entwickelt. Es eignet sich für Motoren mit einer Zylinderleistung von 200 bis 1200 kW und Hubräume von fünf bis 120 l pro Zylinder. Das System mit einem maximalen Einspritzdruck von 2200 bar bietet eine Lösung, mit der Motoren die IMO-3-Emissionsziele erfüllen können. Für Binnenschiffe und kleine Frachter mit schnell und mittelschnell laufenden Dieselmotoren mit mehr als 2,5 l Hubraum pro Zylinder und einer Motorleistung von 1500 bis 3500 kW kommt das MCRS-T zum Einsatz. Das Common-Rail-System für Dieselkraftstoff arbeitet aktuell mit 1600 bar, wird aber auf Einspritzdrücke von 2200 bar erweitert. Für Schiffsmotoren von kleineren Transportschiffen mit 100 bis 200 kW Leistung pro Zylinder bietet Bosch das CRSN3 mit maximalem Einspritzdruck von 2500 bar an.

**Alle Leistungen
inklusive Zertifikat**

Sie importieren?
Freimessung aller
Gase just in time!

Befall auf Rohware?
Begasung von Containern
und Sackstapeln!

Schädigende Gase?
Wir filtern
umweltgerecht ab!



S & A
Service und Anwendungstechnik GmbH

schützt...

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

Sie brauchen ISPM 15?
Hitzeverfahren in 4 h!

S & A

EFFIZIENT - SCHNELL - SICHER

An der Ziegelei 47 · 27383 Scheeßel

Zentrale

Tel.: 04263 3017-0

Fax: 04263 3017-40

Büro Hamburg

Tel.: 040 784200

Fax: 040 7892573

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

Weitere Infos auch unter www.s-und-a.de

oder via **QR-Code** direkt aufs Smartphone:



SCHIFFSDIESELMOTOR**Mehrere Produktvarianten**

MAN präsentierte mit dem D2868 LE421 und LE422 auf der SMM 2012 in Hamburg einen vollklassifizierten Schiffsdieselmotor. Der D2868 ist der erste Achtzylindermotor mit Common-Rail-Technologie für den schweren und mittelschweren Betrieb. Durch den Einsatz der neuesten Common-Rail-Technologie erfüllt er die international wichtigsten Abgasnormen innermotorisch. Für den leichten Betrieb ist der D2868 LE423 bereits als erste Produktvariante am Markt. Im schweren Betrieb leistet der D2868 LE421 für Anwendungen mit bis zu 100 Prozent Volllast bei zeitlich unbegrenztem Einsatz 441 kW bei 1800 U/min. Mit dem D2868 LE421 bietet MAN Lösungen für Anwendungen im unteren Leistungsbereich. Laut Angaben des Anbieters sorgt der Achtzylindermotor vor allem in Schleppern, Schubschiffen und schweren Arbeitsschiffen für einen zuverlässigen Betrieb mit geringen Wartungskosten und niedrigem Kraftstoffverbrauch. Für den Einsatz im mittelschweren Betrieb mit bis zu 3000 Betriebsstunden pro Jahr bei 50 Prozent Volllastanteil bietet der D2868 LE422 eine Leistung von 588 kW bei 2100 U/min.



(Foto: MAN)



Die Software hilft, Schiffe zu verwalten. (Foto: CODie software products e.K.)

Unterstützende Module

- ● ● Erweiterte Softwarepakete von CODie software products e.K.

Die CODie software products stellte ihre Softwarepakete CODieBOARD# supervision-center, support-center und isman-center in den Mittelpunkt. Diese Softwarepakete wurden um viele innovative Module und Funktionen erweitert. Die Zeichnungsprüfung und die Blockbauphase wurden im Neubaubereich des CODieBOARD# supervision-center implementiert.

Offlineerfassung. Weiterhin unterstützt die SeaTrial-Version jetzt auch die Offlineerfassung und -bearbeitung

von Neubaclaims während Probefahrten. In der fahrenden Flotte ermöglicht das neue Insurance-Modul des CODieBOARD# supervision-center die Führung elektronischer Schadensakten und die komplette Abrechnung von Ansprüchen gegenüber den Versicherern unter Berücksichtigung möglicher Spezialfälle und -konditionen **Die Arbeitsbelastung reduzieren.** Das CODieBOARD# support-center enthält nun einen vollautomatischen Schiffsclient, der die Arbeitsbelastung sowohl

SPEZIALSCHMIERSTOFFE FÜR MARITIME ANWENDUNGEN**Richtig schmieren auf See**

Fallen Krane, Winden oder andere Bauteile an Bord aus, kostet dies nicht nur, sondern kann schlimmstenfalls auch Besatzung, Schiff, Ladung oder Umwelt gefährden. Ein Faktor im Seeverkehr ist auch der Einsatz geeigneter Schmierstoffe. Wie Klüber Lubrication erklärt, kann die neue Generation synthetischer Spezialschmierstoffe Betreiber bei der Verlängerung der Wartungsintervalle unterstützen und die Schmierstoffmenge reduzieren. Der Spezialist hat verschiedene Lösungen für maritime Anwendungen. Darunter z. B. Hydraulikflüssigkeiten der Klüberbio-LR-9-Reihe, der LG 39-700 Haftschrmerstoff für offene Antriebe und das Spezialfett M72-82 für Wälzlager – laut Klüber alle drei leicht biologisch abbaubar.

an Bord als auch in der Reederei verringert. Somit können Planung und Abwicklung aller Service- und Supportanfragen jetzt komplett elektronisch erfolgen. Die Vorgangshistorie und der aktuelle Bearbeitungsstand werden automatisch im System hinterlegt. Neben vielen anderen neuen Funktionen enthält das CODieBOARD# isman-center in der Version 17 zusätzlich ein neues Modul für die Werftvorbereitung. Weiterhin verfügt diese Version über erweiterte Statistiken und Übersichten der verwalteten Schiffe und hilft bei der Vereinfachung und Standardisierung der Beschaffungs- und Einkaufsprozesse.

Ladungsrechner. Als exklusiver Distributor stellte CODie die aktuelle Version des Cargo-Assistent-Ladungsprogramms der Firma Clearwater vor. Der Ladungsrechner ist auf Container, Massengüter (wie z. B. Getreide) sowie Stück- und Schwergut spezialisiert und unterstützt den Anwender neben der eigentlichen Ladungsplanung und -berechnung für das Schiff auch durch umfangreiche Tools zur Stauprüfung, u. a. mit Fokus auf Gefahrguttrennung und Laschkraftrechnung.

MIT NEUER SOFTWARE SCHIFFSAUSLASTUNG PLANEN

Mit richtiger Planung zum Erfolg

Die Müller + Blanck Software GmbH bietet Softwarelösungen für Linienreederei und Schiffseigner. Mit dem Laderaumplanungssystem Capstan können Reedereien nicht nur eine effiziente Auslastung ihrer Schiffe planen, sondern auch eine Rationalisierung ihrer Tätigkeiten und Dokumentation erzielen und somit ihre Kosten senken. In Capstan3 und der internen Datenbank sind alle Informationen gesammelt. Somit kann die komplette Route verwaltet werden. Die Folgehäfen haben einen Überblick über Vorkommnisse im Liegehafen. Auswirkungen wie der Schiffsstatus, Stauungsplan (notwendiges Laden und Löschen, Kran-Split, Ladungssicherheit etc.) und die Ballastanforderungen werden berücksichtigt. Mit diesen Informationen und weiteren Tools für die Trimmungsoptimierung (z. B. EcoAssistant vom GL/FutureShip) können Schiffsrouten wirtschaftlicher und kostengenaue geplant werden. Es wird auch überprüft, ob der Status des Schiffs gemäß vorherbestimmten Regeln, einschließlich einer umfassenden Kontrolle für den Stauraum der gefährlichen Ladung, entspricht. Eine zentrale MS-SQL-Datenbank vernetzt die Planung mit dem Schifffahrplan. Dadurch ist es möglich, Buchungen zwischen Partnerlinien mit einzubeziehen.

Capstan3 Preplanning verschafft einen Überblick über den Status des Schiffs.

(Foto: Müller + Blanck Software GmbH)



HAMBURG
BREMERHAVEN
ROTTERDAM



POLZUG
INTERMODAL GMBH

POLEN
GUS
KAUKASUS
ZENTRALASIEN

ÖKOLOGISTISCH

GL ISO 9001
ISO 14001
GL Systems Certification

POLZUG Intermodal GmbH
Container Terminal Burchardkai, Hamburg
Tel.: + 49 40 - 74 11 45-0
E-Mail: hamburg@polzug.de

POLZUG Intermodal POLSKA Sp. z o.o.
ul. Ks. I. Skorupki 5, Warszawa
Tel.: + 48 22 - 336 34 00
E-Mail: warszawa.info@polzug.pl

www.polzug.de

SCHIFFSMOTOREN

Gasgeben auf See

Rolls-Royce gab bekannt, dass die US Environmental Protection Agency (EPA) die Zulassung für einen maritimen Gasmotor für den US-Markt erteilt hat. Das Motordesign ist für eine verbesserte Kraftstoffeffizienz und Reduzierung schädlicher Methanemissionen ausgelegt. Es erfüllt internationale Umweltstandards, die 2016 in Kraft treten sollen. Die EPA-Konformitätsbescheinigung gilt für die C-engine-Reihe von Rolls-Royce. Diese Motoren sind bereits auf Autoschiffen und Küstenfähren in Europa im Einsatz und sollen auch zur Ausstattung des weltweit ersten Schleppers mit Gasantrieb für Bukser & Berging gehören. Die Gasmotorenbaureihen erfüllen nach Unternehmensangaben die Anforderungen für den Betrieb in ECA (Emission Control Area) und die Tier-3-Vorgaben der IMO ebenso wie die Tier-4-Grenzwerte.



Alte Motoren müssen nicht immer ersetzt werden. (Foto: Personenschiffahrt Stadler GmbH & Co. KG)

Neuer Schwung für alten Antrieb

●●● BU Bucker & Essing bietet eine Alternative für Motoren

Ein alter Motor muss nicht zwangsläufig durch einen neuen ersetzt werden. Eine professionelle Instandsetzung kann durchaus eine Alternative dazu bieten, auch für Schiffsmotoren. Das Unternehmen BU Bucker & Essing

GmbH bietet seit 1963 Lösungen rund um die Instandsetzung von Großmotoren und -bauteilen an.

Leistungsspektrum. Das Unternehmen hat sich dabei auf Heavy-Duty-Dieselmotoren für Lkw, Busse, Schie-

ONLINE-BESTANDSFÜHRUNG

Ersatzteileversorgung

DB SCHENKERmarineparts, der Logistik-Spezialist für die weltweite Ersatzteilversorgung von Schiffen, bietet die direkte Integration von Beschaffungssystemen der Kunden in MyMPS, das spezielle Onlinetool für Bestands-Management bei DB Schenker Logistics. Bei Übermittlung eines Auftrags vom Kunden an einen Hersteller werden die Angaben automatisch in MyMPS auf der Bestellpositionsebene geladen.

Zielgruppen dieser Dienstleistung sind Schiffseigner, Flottenbetreiber, Werften, Schiffsbauer sowie Instandhaltungs- und Instandsetzungsbetriebe (MRO – Maintenance Repair & Overhaul). Die neue Funktion wird derzeit bei einem der größten Kunden umgesetzt.

DREI NEUE KRANE UND FERNSTEUERUNG

Neue Kranreihe und Produktbereiche

Palfinger Marine hat auf der SMM die ersten drei Modelle der neuen Kranreihe präsentiert. Die Flursteuerung FLVK präsentierte sich ebenfalls im neuen Design und mit modularem Aufbau. Damit gelang ein weiterer Schritt, um die Marinekrane noch bedienerfreundlicher zu gestalten. „Unser Augenmerk lag besonders darauf, die Wartungs- und Bedienerfreundlichkeit unserer Marinekrane weiterzuentwickeln. Mit der neuen Kranreihe und ihren zahlreichen funktionellen Neuerungen ist uns das gelungen“, erzählt Günter Bauer, Head of Design. Innovation und Flexibilität zeigte Palfinger Marine auch mit der Ausstellung von kundenspezifischen Anfertigungen. Individuelle Lösungen im Windenaufbau ermöglichen es, künftig noch mehr auf die Anforderungen der Kunden einzugehen. Am Messestand wurde der PK 150002 M mit einer Zweiwindenlösung



Spezialisten ersetzen die Verschleißteile und montieren die Motoren neu.

nenfahrzeuge, Marine-, Kraftwerks- und Industrieanwendungen spezialisiert. Die Spezialisten setzen so z. B. Diesel- und Gasmotoren bis 4500 kW Leistung oder Großbauteile wie Kurbelwellen bis 8,50 m Länge instand. Nach den Erfahrungen von BU können bei der Motorinstandsetzung bis zu 90 Prozent des Energie- und Rohstoffverbrauchs gespart werden, mit

entsprechenden Auswirkungen auf die Kosten. Die Spezialisten versuchen, hierzu möglichst viele Komponenten des Altteils weiter zu verwenden.

Bearbeitung. Die Mitarbeiter zerlegen, reinigen und prüfen die Motoren beziehungsweise Teile. Anschließend geht es dann für Motorblock, Kurbelwelle, Zylinderkopf, Nockenwelle, Einspritzpumpe, Pleuel und Co. in die Instandsetzung. Nach der Bearbeitung montieren sie die Motoren neu, ersetzen Verschleißteile und unterziehen den Motor einem Leistungsprüflauf.

Schiffsbeispiel. Schließlich kann das Team den nach DIN ISO 9001:2008 und RAL GZ 797 instand gesetzten Motor zusammen mit dem Prüfprotokoll an den Kunden liefern. Andere Komponenten, wie Getriebe, Turbolader und andere Bauteile, können ebenfalls instand gesetzt werden. Beispielsweise haben die Experten so auch die Antriebsaggregate des Flaggschiffs MS Weltenburg der Personenschiffahrt Stadler GmbH & Co. KG wieder aufgearbeitet. Der Auftrag umfasste die Instandsetzung von zwei MAN-D-2866-TE-Motoren mit je 300 PS.

vorgestellt. Auch einen neuen Produktbereich, After Sales and Service, gab es bei der diesjährigen SMM. Palfinger Marine Services ist spezialisiert auf Serviceleistungen für Marine-, Wind-, Offshore- sowie Davitkrane, Winden und Life-saving-Equipment jeglicher Anbieter – weltweit und rund um die Uhr.



Jährliche Inspektion oder Wartung gehören zum Service.

(Foto: Palfinger AG)



Krananlagen für höchste Ansprüche:

- vollautomatischer Betrieb
- individuell konfiguriert
- hoch verfügbar
- Umbau, Service und Reparaturen

KW-Kranwerke AG Mannheim
Claus-von-Stauffenberg-Str. 11–15 · D-68163 Mannheim
Tel.: +49 (0) 6 21/83 37 01-0 · Fax: +49 (0) 6 21/83 37 01-55
www.kranwerke.de



**Direktanschluss
für die Kraftstoffversorgung
an Bord inklusive. (Foto: Marine Service)**

Schiffsantrieb mit Akkuprinzip

Kraftstoffversorgung. Ein Tankcontainer an sich ist heute nichts Ungewöhnliches mehr, aber aus dem Hause Marine Service GmbH kommt nun ein 40'-Modell, das es in sich hat. Im wahrsten Sinne des Wortes: nämlich LNG für die Kraftstoffversorgung von Schiffen.

Mit dem mobilen LNG-Tank bietet das Hamburger maritime Design-, Ingenieur- und Beratungsbüro mögliche Antworten auf zwei Fragen, die sich bei der Verwirklichung von LNG als Alternativkraftstoff stellen: die noch fehlende Infrastruktur und eine Lösung für die Umrüstung und den Betrieb bestehender Flotten.

Unabhängigkeitserklärung

Mit Ausnahme von Norwegen stehen zurzeit nur wenige LNG-Bunkeranlagen zur Verfügung, wie Jörg Redlin, Director Marketing & LNG Division bei Marine Service, erklärt. LNG-Tankcontainer können hier eine Alternative bieten. „Der Container kann als eine Art auswechselbare und wieder aufladbare Batterie verstanden werden“, erklärt Jörg Redlin. Schiffe kön-

nen die Container in einem Containerterminal als IMDG-Container an Bord nehmen und hier dann das LPG für die Schiffsversorgung nutzen.

Umstiegsalternative

Die Umrüstung eines Schiffsantriebs auf LNG ist das eine, die Integration von separaten LNG-Tanks die zweite Herausforderung. Auch hier kann der Hamburger Containertyp eine Alternative bieten. Anstelle komplexer Umbauten mit fest eingebauten Tanks sollen hier die LNG-Tanks über Trockenschnellanschlüsse direkt an das Gas-Handling- und das Brennstoffsystem der auf LNG umgerüsteten Motoren angeschlossen werden. Aus sicherheitstechnischen Gründen ist die Lagerung der Tankcontainer an Deck vorgesehen. Die Steuerung und Regulie-

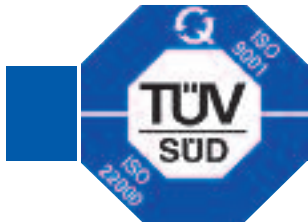
rung des Gasdrucks für das Antriebssystem erfolgt über eine separate Kontrolleinheit, die Gas-Regelventilgruppe. Versorgt wird diese über eine Gas-Handlingunit, die in einem separaten Container zusammen mit den Tankcontainern im Decksbereich installiert werden kann.

Wieder befüllbar

Befüllt werden die Spezialcontainer auf LNG-Terminals mit geeigneter Anlage und entsprechend qualifiziertem Personal. Für die vollen LPG-Container geht der Weg dann per Schiff, Schiene oder Lkw zu den Hafenstandorten. „Dank der Vakuumisolation können die Container ohne Weiteres bis zu 80 Tage zwischengelagert werden, bevor der Druck im Container den Sollwert des Sicherheitsventils erreicht“, gibt Marine Service an.

SPEDITION H B O D E TRANSPORT & LOGISTIK

Feldstr. 2 (Gewerbegebiet) · 23858 Reinfeld (Holstein)
Telefon 04533 7060-0 · Telefax 04533 5416



Working for quality

**Green
Logistics**

Logistik-Center *Seelandkai*

Seelandstraße 33
23569 Lübeck

Telefon 0451 2961-0
Telefax 0451 2961-299

SBTL Lahti Oy

Kauppakatu 18
FIN-15140 Lahti

Tel. +358 504695830
Fax +358 37881778

t.ekroth@spedition-bode.com

- ➔ Umschlag
- ➔ Lagerung
- ➔ Kommissionierung
- ➔ Gleisanschluss
- ➔ Direkte Hafenanbindung
- ➔ Kühl- und Tiefkühlager
- ➔ Kühltransporte *Road / Rail / Sea*
- ➔ Containertransporte *Road / Rail / Sea*
- ➔ Papiertransporte *Road / Rail / Sea*
- ➔ Eigener Fuhrpark
- ➔ Autobahnanschluss A1 Reinfeld
- ➔ Autobahnanschluss A 226 Lübeck-Siems





Hier kommen die Schiffsversorger

Special logistics. Und wenn es nur eine Schraube ist – was tun, wenn auf See Ersatzteile fehlen? Stetig kürzere Liegezeiten machen die Schiffsversorgung nicht leichter. Hier sind Spezial-Logistiker gefragt! Neben Schnelligkeit zählen hier die Koordination und das Wissen um die Besonderheiten der Häfen weltweit.

Liegezeiten sind ein Kostenfaktor. Doch während der Zeit im Hafen steht für die Schiffe eben nicht nur das Laden und Löschen der Ladung auf dem Plan. Lebensmittel, Frischwasser und auch wichtige Ersatzteile gehen hier an Bord. Wenn die Lieferungen zu spät an der Kaje landen, ist das Schiff wieder weg. Hier kommen Logistik-Dienstleister wie Geodis Wilson mit dem Geschäftsbereich Marine Logistics Services ins Spiel.

Werftaufenthalte managen

Bei der Koordination der Logistik-Kette ist dabei der Faktor Erfahrung nicht zu unterschätzen. Denn jeder Hafen hat seine Eigen-

arten bei den Prozessen und Abläufen. Erfahrene Logistiker können so beispielsweise auf der individuellen Schiffsroute auch Tipps zur Auswahl eines optimalen Übergabehafens geben. Gleiches gilt bei Reparatur- und Wartungsaufenthalten von Schiffen in den Werften. Denn oftmals lässt sich erst vor Ort der tatsächliche Bedarf an Teilen und Komponenten feststellen, die dann entsprechend kurzfristig angeliefert werden müssen, um die Liegezeit im Dock einhalten zu können. Je nach Schiff unterscheiden sich die Anforderungen so in der Marine Logistics deutlich.

Maßgeschneiderte Ketten

Sergio Herrero, Vertical Market Director der Marine Logistics Division, erklärt die Herausforderungen der Koordination auf See: „Zum Beispiel benötigen Kreuzfahrtschiffe regelmäßig große Mengen an Frischwaren und Tiefkühlprodukten. Ein Containerschiff hingegen benötigt zumeist geringere Mengen, dafür erfolgt die Anlieferung nach einem fest vorgegebenen Fahrplan und Zeitfenster in den Häfen. Im industriellen Sektor variieren die Schiffsanläufe und somit sind Wartungs- und Reparaturarbeiten häufig unvorhersehbar. Auch wenn in allen drei Sektoren plötzlich ein Ersatzteil eilig benötigt wird, können Größe und Volumen stark voneinander variieren.“

Ein Beispiel vom Logistik-Dienstleister

Beispielsweise übernahm Geodis Wilson für Crystal Cruises die Transport- und Logistik-Abwicklung für die Modernisierung der beiden Schiffe Crystal Serenity und Crystal Symphony bei der



Größe und Volumen im Ersatzteibereich variieren stark voneinander.



Um die Logistik-Kette zu koordinieren, spielt der Faktor Erfahrung eine große Rolle. (Fotos: Geodis Wilson)

Hamburger Werft Blohm + Voss. Das Aufgabengebiet umfasste die komplette Im- und Exportorganisation der neuen Einrichtung und Ersatzteile, inklusive Verzollung und die Transportabwicklung per See-, Luftfracht und Lkw. Dazu kamen auch noch die Anlieferung und Steuerung aller Logistik-Abläufe an Bord der Kreuzfahrtschiffe im Hamburger Trockendock.

Neues Kontrollzentrum

Aufgrund der steigenden Nachfrage im Bereich Container- und Kreuzfahrtschiffe hat Geodis Wilson sich entschlossen, sein Serviceangebot weiter auszubauen. Hamburg übernimmt dabei als neuer „Control-Tower“-Standort eine wichtige Funktion innerhalb des weltweiten Marine-Logistics-Netzwerks. Von der Elbmetropole aus will der Fracht-Logistik-Spezialist Marine Logistics Projekte in Deutschland steuern und überwachen.

Sergio Herrero erläutert die „Control-Tower“-Strategie und Integration von Hamburg in das globale Netzwerk der Unternehmensgruppe: „Als 4PL ist es eine zentrale Aufgabe, im Bereich Marine Logistics für eine Transparenz innerhalb der gesamten Supply Chain unter Einbeziehung aller Lieferanten zu sorgen. Bei der Planung und Abwicklung müssen wir Kapazitäten für unterschiedlichste Frachtsendungen einplanen – von zeitkritischen Sendungen bis zu großen Mengen an Verbrauchsgütern.“

Drei maritime Sektoren

Der Kreuzfahrtsektor, der sich im Laufe der Jahre gut entwickelt hat, wird von der Marine-Logistics-Zentrale in Miami aus weltweit gesteuert. Hamburg übernimmt dabei Aufgaben bei der Abwicklung von Projekten in Europa. Im kommerziellen Sektor betreut Geodis Wilson Kundenprojekte im Bereich der Containerschifffahrt, während sich das Dienstleistungsangebot im industriellen Sektor auf Tanker und Massengutschiffe konzentriert.

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 · Appelljord 3

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

ONLINE UP TO DATE

www.contrailo.de



OCEAN CONTAINERS WORLDWIDE

Size: 20' / 40' / 45'
Type: Standard / High Cube / Palletwide / Reefer
Open Top / Flat / Bulk / Side Door / Double Door

Our Services:

- Rental
- Leasing (Term / Finance Lease)
- Sale and lease back (New & Used)
- Purchase & Sale (New & Used)

Please contact:

MAGELLAN Maritime Services GmbH
Domstrasse 17
D - 20095 Hamburg



MAGELLAN
Maritime Services GmbH

Tel: +49 40 3786 5450
Fax: +49 40 3786 5460

E-mail: magellan@magham.de
Web: www.magellan-maritime.com

Mit neuem Rumpfdesign Energie sparen. (Foto: APL, DNV, HHI)



Schiffsgewänder im Wandel

Bauformen. Die Höchstgeschwindigkeit und die maximale Ladekapazität gehören zu Fakten, an denen zahlreiche Schiffe gemessen werden. Ein Gedanke dahinter: schnell, aber viel Waren transportieren. Kein Wunder also, dass auch bei der Konstruktionsplanung der Fokus lag – bislang wohlgernekt.

Slowsteaming, Trimmoptimierung, Routenanpassungen usw. sind Mittel, mit denen Reedereien besonders seit einigen Jahren stetig bemüht sind, die Slotkosten zu reduzieren. Doch gerade dann, wenn sie neue Schiffe bei den Werften in Auftrag geben, gibt es noch ganz andere Möglichkeiten der Optimierung – ohne große zusätzliche Investitionen. Welche, dafür präsentierten DNV, APL und HHI ihre gemeinsame Lösung in Hamburg auf der SMM: eine optimierte Rumpfform, mit der die Kraftstoffeffizienz um rund 20 Prozent pro TEU ge-

steigert werden soll. Ein reines Zukunftsprojekt? Nein, das erste Schiff einer Zehnerserie der 13.800-TEU-Klasse befindet sich bereits im Bau und soll im nächsten Jahr in See stechen.

„Homework“ für Schiffbauer

Hausaufgaben machen ist nicht nur in der Schule eine wichtige Grundlage. Auch für eine optimierte Konstruktion von Frachtschiffen ist es wichtig, vorher „Hausaufgaben“ zu machen. Genau diesen Weg haben Det Norske Veritas (DNV), APL und Hyundai Heavy Industries (HHI) für den Bau von zehn neuen Containerschiffen der 13.800-TEU-Klasse gewählt. In diesem Fall bedeutete Hausaufgaben machen, sich vor der eigentlichen Planung des Schiffsdesigns die tatsächlichen Konditionen und Einsatzbedingungen des zukünftigen Fahrtgebiets Fernost-Europa genau unter die Lupe zu nehmen – nicht nur für ein Schiff, nicht nur für den jetzt aktuellen Zeitraum.

Drei gemeinsam für ein Ziel

Wie schnell fahren die Schiffe tatsächlich? Wie viel haben sie geladen, also wie ist der Tiefgang? Gibt es Unterschiede zwischen East- und Westbound? „Dies ist eine neue Art der Zusammenarbeit zwischen den Partnern eines Schiffsneubauprojekts“, erklärt Gyung-Jin Ha, Executive Vice President des Basic Design Offices in der Schiffbauparte von HHI. „Dank des konzentrierten und professionellen Einsatzes aller drei Unternehmen innerhalb ihrer jeweiligen Aufgabenbereiche konnten wir nicht nur den

Die drei Partner

Die Reederei APL bietet aktuell mehr als 80 wöchentliche Dienste mit mehr als 500 Schiffsanläufen in 140 Häfen der Welt. Das Unternehmen gehört zur Neptune Orient Lines (NOL). Die Werft Hyundai Heavy Industries baut in Ulsan, Südkorea, Schiffe und gehört zur Hyundai-Heavy-Industries-Gruppe, die in verschiedenen Bereichen aktiv ist. Det Norske Veritas bietet weltweite Risiko-Managementservices für Sicherheit für Leben, Eigentum und die Umwelt an. Dabei liegt ein spezieller Fokus der angebotenen Leistungen auf dem maritimen sowie dem Energiesektor.

engen Terminplan einhalten, sondern auch erstaunliche Potenziale in der Kraftstoffersparnis erschließen.“

Fahrprofil unter der Lupe

Das Ergebnis des untersuchten Fahrprofils: Zu 90 Prozent haben sich die Schiffe auf den betrachteten Routen im Geschwindigkeitsbereich von 14 bis 19 kn bewegt. Dies zeigt, dass aufgrund der Marktbedingungen existierende Containerschiffe heute einen Großteil ihrer Betriebszeit nicht unter den Einsatzbedingungen fahren, für die ihre Rumpfform ursprünglich entwickelt und optimiert wurde. Dadurch ergibt sich ein erhöhter Rumpfwiderstand und Propeller und Hauptmaschine arbeiten nicht unter optimalen Bedingungen. Für die APL-Neubauten haben die Beteiligten sich daher für eine Rumpfform entschieden, die für ein Fahrprofil optimiert ist, das aus neun verschiedenen Kombinationen aus Geschwindigkeit und Tiefgang besteht.

Neuer optimierter Betriebsbereich

Dabei konnte die Leistung der Hauptmaschine so laut DNV um ca. 16 Prozent reduziert werden. Die neuen APL-Schiffe wurden für einen Geschwindigkeitsbereich zwischen 15 und 19,5 kn optimiert. Sie können eine maximale Geschwindigkeit von 23 kn erreichen. Die Fahrt bei Höchstgeschwindigkeit liegt also außerhalb des optimierten Bereichs. Mithilfe von Softwarewerkzeugen haben die Unternehmen virtuelle Modellversuche auf einer Vielzahl von Geschwindigkeitstiefgangsbedingungen durchgeführt. „Für die Optimierung der Rumpfform wurde eine innovative Methodik verwendet. Dabei wurde auf Ideen und Neuerungen zurückgegriffen, wie DNV sie im Zusammenhang mit dem Quantum-Konzept 2010 vorstellte. Wir freuen uns, dass diese Ideen nun in einem realen Neubauprojekt zur Anwendung gekommen sind“, sagt Tor Svensen, President DNV Maritime and Oil & Gas.

Die mögliche (Spar-)Bilanz

Die Einsparung bei den Brennstoffkosten für die Reederei APL soll bei rund 3 Mio. US-Dollar pro Schiff und Jahr liegen. „In dem herausfordernden derzeitigen Marktumfeld sind effiziente und flexible Containerschiffe, mit denen die Kosten pro Stellplatz minimiert werden können, von großer Bedeutung für APL. Diese Schiffe werden die kraftstoffeffizientesten Schiffe sein, die jemals für die Asien-Europa-Route gebaut wurden“, sagt Cedric Foo, Group Deputy President und CFO von NOL. „APL hat sich entschieden, die Auslieferung der Neubauten, die 2011 bestellt wurden, zu beschleunigen, um durch die Ausnutzung ihrer hohen Effizienz die Brennstoffkosten und den Emissionsausstoß so schnell wie möglich zu reduzieren.“



Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik

Praxisnahe Forschung und internationale Beratung
in den Bereichen:
Logistische Systeme • Maritime Wirtschaft und Verkehr •
Informationslogistik und Simulationssysteme

innovative solutions in maritime logistics

www.isl.org



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



Join the competence!
Seit über 20 Jahren Ihr Partner für
Tankcontainer-Vermietung



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



„Das Projekt endet nicht mit dem heutigen Tag. Jetzt geht es los.“


Emmanuel Schiffer

JadeWeserPort:

Terminalstart. Es geht los! So manche Schlagzeile sah den JadeWeserPort schon vor dem Start in den Wellen der Nordsee untergehen. Aber nichts da: mit der Maersk Laguna haben CTW und Logistics Zone offiziell Fahrt aufgenommen – und das ist erst der Anfang.

Vor den Augen von rund 1300 Gästen aus Politik und Hafenwirtschaft löschte der Kranführer der Containerbrücke Nummer sechs um 17 Uhr den Container Nummer eins. Ein symbolischer Akt, denn die eigentlichen Lade- und Löscharbeiten an dem Schiff sind bereits in den Morgenstunden gestartet und die Maersk Laguna zu diesem Zeitpunkt schon in Vorbereitung zum Ablegen. Doch ihr außerplanmäßiger Stopp ist für den Hafen ein entscheidender Auftakt. Ab der 39. Kalender-

en Container-Tiefwasserhafens in Wilhelmsh



„Es lohnt sich, Visionen zu haben.“


Dr. Philipp Rösler

„Heute öffnet sich für Wilhelmshaven, für Niedersachsen und für ganz Deutschland ein neues Tor zur Welt.“


David McAllister

„Ein starkes Signal – nicht nur für den Norden.“


Jens Börnsen

TOI, TOI, TEU!

woche können der AE1-Fernost- und der CRX-Südamerika-Dienst der Reederei Maersk Line Wilhelmshaven anlaufen.

Erste Ost-West-Fernanbindung

Die aktualisierte Rotation des AE1-Eastbounds ist laut Maersk Line mit folgenden Anlaufhäfen geplant und soll bald auf der Webseite aktualisiert werden: Felixstowe, Zeebrugge, Rotterdam, Bremerhaven, Wilhelmshaven, Suez Kanal, Colombo, Singapur, Yantian, Kobe, Nagoya und Yokohama. Beim CRX-Ser-

vice liegt der Schwerpunkt derzeit auf dem Transshipment-Bereich. Hier könnte Wilhelmshaven über den Southbound mit Häfen wie St. Petersburg, Vera Cruz, Altamira, Port of Big Creek, Manzanillo und Puerto Moin verbunden werden.

Für weitere Generationen

Mit ihren 300 m Länge, 45 m Breite und Platz für 7450 TEU an Bord gehört die MV Maersk Laguna nicht zu den heutigen Schiffriesen und dennoch verdeutlicht sie die Dimensionen



Nun geht es an der Jade richtig mit dem Containerumschlag los. (Fotos: JadeWeserPort, sh)



des ersten und einzigen Containertiefseehafens Deutschlands. Ihre Größe erinnert an die Bemessungsschiffe, mit denen in den 90er-Jahren die Planungen für den Tiefwasserhafen starteten. Schon damals wussten die Beteiligten: Bei dieser Schiffgröße wird es nicht bleiben. Entsprechend ist das neue Terminal mit den derzeit größten Containerbrücken der Welt bereits für die nächste Schiffsgeneration gerüstet, die im kommenden Jahr mit Kapazität für 18.000 TEU in See stechen soll. Auch für noch größere Schiffe, wie sie bereits heute sein sollen in Planung, ist der Containerhafen Wilhelmshaven gerüstet.

Containerhafen-Trio

Der Tiefgang der Schiffe ist dabei nur eine der kritischen Aspekte bei der Zufahrt zu vielen Häfen. Hinzu kommen Faktoren wie Wind und die Schiffsbreiten. Zu den wichtigen Merkmalen des JWP gehört daher die direkte Lage an der Fahrrinne und die tideunabhängige, wasserseitige Zufahrt dank 18 m Wassertiefe. Auch bei höheren Windstärken soll das Anlaufen des CTW unproblematisch sein.

Die Eröffnungsveranstaltung spiegelt die Aufbruchstimmung wider. Die Redner aus Politik und Wirtschaft sind sich einig: Der Hafen in Wilhelmshaven hat Potenzial. Als östlichster Tiefwasserhafen in der Nordrange beispielsweise mit Blick auf die Ostseeverkehre. Dabei sehen die Beteiligten den neuen Containerhafen nicht als Konkurrenz, sondern als Ergänzung zu den bereits etablierten Terminals in Hamburg und Bremerhaven. Darüber hinaus ist allen klar, dass ein neues Terminal nicht von heute auf morgen voll ausgelastet ist, und auch eine neue Logistik-Zone nicht am ersten Tag voll bebaut sein kann.

Weitere Ladung gewinnen

„Das Projekt endet nicht mit dem heutigen Tag. Jetzt geht es los“, sagt z. B. Emanuel Schiffer, Vorsitzender der Eurogate-Gruppengeschäftsführung. Schon der Bau brachte zahlreiche Herausforderungen mit sich, denen sich die Beteiligten stellten und nach Lösungen suchten. Nun beginnt die nächste Phase und damit die Herausforderung, weitere Ladung für den Standort zu gewinnen, Reeder und vor allem Kunden von den Möglichkeiten des Standorts zu überzeugen, denn nur etwa 30 Prozent der Ladung seien in „Carriers Haulage“. Der erste Schritt hierzu ist gelungen; dafür steht stellvertretend der Anlauf der Maersk Laguna pünktlich zur Eröffnung.

Verantwortung als Flaggenstaat

Genau genommen ist sie dabei jedoch nicht einmal das erste „echte“ Containerschiff an der Kaje. Denn seit dem 9. November 2012 hat die havarierte MSC Flaminia einen Notliegeplatz in Wilhelmshaven. Das Eurogate-Team kann sich so gleich mit einer echten Bewährungsprobe beweisen. Stets haben Experten

Das klaffende Loch in der Schiffsmittle der MSC Flaminia lässt die Wucht der Explosion und des Feuers erahnen.





das Schiff und die Fortschritte bei der Bergung von Containern und Löschwasser im Blick, die noch mehrere Wochen andauern wird und nach Stand zum Redaktionsschluss in der 39. oder 40. Kalenderwoche beginnen soll. Später soll nicht nur die Ursache für das Unglück geklärt werden, sondern auch die europäischen Regelungen zu Seenotfällen verbessert werden können.

Hinterlandanbindung und mehr

Mit dem Betriebsstart ist das Bauprojekt JWP noch nicht abgeschlossen. Die Arbeiten gehen weiter: ob die weiteren 725 m Kaje oder der zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven, der im Dezember 2012 abgeschlossen sein soll. Ebenso soll die Elektrifizierung vorangetrieben werden. Zudem solle beispielsweise auch der Blick auf Möglichkeiten für Binnenschiffsanbindungen behalten werden, wie Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im BMVBS, erklärt.

Schon jetzt noch mehr im Blick

Während auf dem ersten und einzigen Tiefwassercontainerterminal Deutschlands also in diesen Wochen die ersten beladenen Container über die Kaikante gehen, haben die Beteiligten bereits eine neue Vision. Angesichts der langen Vorlaufzeiten, gebe es bei den Beteiligten zudem bereits Überlegungen, einen weiteren Ausbau des JadeWeserPorts auf den Weg zu bringen. Denn wie schon das Hafenbauprojekt zeigt: Ein Hafen wird nicht für heute, sondern für die nächsten Generationen gebaut.



Neue Trainingstermine:
Ladungssicherungstechnik im Übersee-Container



Seien Sie dabei:
18.10., 22.11. oder 13.12.2012
Mehr Infos: www.rainer-gmbh.de

Ihr Ansprechpartner:
RAINER GmbH | Ladungssicherungstechnik
Holger Dähling, Tel. 02203 92297-0, h.daehling@lasitec.de
Graf-Zeppelin-Str. 22b, 51147 Köln



Tagesaktuell im Internet
www.contrailo.de

BRETZKE LAGERHAUS

9000 m² Freifläche im GVZ Bremen zu vermieten!

- Warehousing
- Aktionslogistik
- Containerpacking
- Zoll-Lager
- E-Commerce Fulfillment
- Distribution
- Value Added Services
- Gleisanschluss

Ludwig-Erhard-Str. 30+32 28197 Bremen
Tel. 04 21/5 49 94 43 Fax 04 21/5 49 94 60
www.bretzke-lagerhaus.de | i.bretzke@bretzke-lagerhaus.de



Container-Kompetenz

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

CST

Container-, Speditions- und Transportgesellschaft mbH
Industriestraße 55
21107 Hamburg

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

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



12

11

6

5

7

9

8

3

4

13

WER, WO, WAS

Der JadeWeserPort von A bis Z



- 1 Containerterminal
- 2 ZPMC-Containerbrücken
- 3 Dienstleistungszentrum
- 4 Zoll
- 5 Behördliches Kontrollzentrum

- 6 Güterverkehrszentrum
- 7 Truckservicecenter
- 8 Automatisierte Gateanlagen
- 9 Baubüro
- 10 KV-Terminal

- 11 Vorstellgruppe
- 12 Zuführungsstrecke
- 13 Autobahn A29
- 14 Schlepper- und Servicehafen
- 15 Wasserseitiger Anlauf

Auch der Binnenhafen bietet verschiedene Umschlagmöglichkeiten.



Das Dienstleistungszentrum Pacific One ist im Bau.



Hafenfahrplan. Wer ist zuständig?

Wo ist was? Was gibt es überhaupt?

Drei Fragen, die sich schnell zu einem Hafenstandort stellen – insbesondere, wenn dieser auf absolutem Neuland entstanden ist. ConTraiLo fasst daher einige Fakten rund um den JadeWeserPort nochmals im Kurzformat zusammen.

B – Behördliches Kontrollzentrum: Im Seehafenterminal von Nordfrost sind auch vier behördliche Institutionen angesiedelt. Der Zweckverband Veterinäramt JadeWeser kontrolliert Produkte tierischer Herkunft und bestimmte Lebensmittel pflanzlicher Herkunft und hat die Zulassung als Grenzkontrollstelle der EU-Behörden erhalten. Die Niedersächsische Landwirtschaftskammer untersucht die Pflanzengesundheit. Obst und Gemüse überprüft die Außenstelle der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) mit Blick auf die Normvorgaben. Das Niedersächsische Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit (LAVES) überwacht die Einfuhr bestimmter Futtermittel.

C – Containerterminal: Das JadeWeserPort-Containerterminal hat eine Fläche von 130 ha und ist für den Umschlag von ca. 2,7 Mio. TEU ausgelegt. Die Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG startet den wasserseitigen Umschlagbetrieb zunächst mit 1000 m Kaje und acht ZPMC-Containerbrücken der MalaccaMax-Klasse. Mit einer Pylonhöhe von 83 m und 69 m nutzbarer Auslegerlänge können Schiffe mit bis zu 25 Containerreihen abgefertigt werden. Mit Inbetriebnahme der weiteren 725 m Kaje sollen auch zusätzliche acht der gigantischen Kaikrane folgen. Für den Transport zwischen Land- und Wasserseite sind zunächst 36 Terex-Noell-SC644E von später geplanten 68 Van Carriern mit 15,40 m Höhe, maximal 24 km/h Geschwindigkeit und einer Tragfähigkeit von bis zu 50 t im Twinbetrieb im Einsatz.

D – Dienstleistungszentrum: Das Dienstleistungszentrum Pacific One auf dem Gelände des Containertiefwasserhafens von Bunte soll bis Mai 2013 fertig sein. Es liegt am Eingang des Hafens, des GVZ und in Nachbarschaft zu Zoll und Containerterminal. Das Zentrum hat eine Büro-

Das Hafenteam am neuen Terminal.



und Nutzfläche von mehr als 3000 m² sowie 120 Parkplätze. Ein Großteil der Flächen ist bereits vermietet. Übergangslösungen bis zur Fertigstellung und auch weitere Bauprojekte für Büros sind nicht ausgeschlossen.

G – Gleisanbindung: Zur Hafenanlage gehören ein KV-Terminal mit sechs Umschlaggleisen und zunächst drei Portalkranen von Künz, die 16-gleisige Vorstellgruppe sowie eine etwa 4 km lange Zuführungsstrecke. Die Portalkrane können mit ihren Stines-Spreadern bis zu 46 t heben. Später sollen dann zwei weitere Krane das neue Umschlagterminal komplettieren.

Die Vorstellgruppe fungiert als Puffer und bietet die Möglichkeit, Containerganzzüge zusammenzustellen. Vom Stellwerksgebäude aus wird die Gleis- und Signaltechnik zentral gesteuert. Die Funktion als Betreiber des Terminals übernimmt die Eurogate KV-Anlage Wilhelmshaven GmbH; die Netzbetriebsführung übernimmt die Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG.

G – Güterverkehrszentrum: Auf dem 160-ha-Areal der JadeWeserPort Logistics Zone entwickelt sich ein Güterverkehrszentrum mit trimodaler Anbindung. Für viele Grundstücke besteht die Möglichkeit eines eigenen Gleisanschlusses. Bauhöhen bis 50 m sind zulässig, sodass auch Hochregallager entstehen können. Ansiedler der ersten Stunde ist der Logistiker Nordfrost mit dem Seehafenterminal für Obst, Gemüse und weitere Güterarten. Zielgruppe der Logistik-Zone sind hafennahe Dienstleister und Logistik-Unternehmen. Die JadeWeserPort Logistics Zone GmbH & Co. KG rechnet laut Geschäftsführer Dr. Jan Miller damit, dass sich so etwa eine Verteilung der Flächenanteile mit 50 Prozent Lagerei, Kontrakt-Logistik und Großhandel, 25 Prozent hafennahe Dienstleistungen, Reparatur, etc. sowie 25 Prozent Transport, Trucking, Speditionen und KEP ergibt.

P – Port Office: Im Baubüro des JadeWeserPort, später dann im Pacific-One-Dienstleistungszentrum ist auch das Port Office zu

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

ROSTOCK PORT

Trelleborg
Gedser

take the ferry



Die derzeit größten Containerbrücken der Welt.



finden. Die zentrale Anlaufstelle für Reeder, Agenten und Behörden ist eine Einrichtung der Hafenbehörde. Hier befinden sich Ansprechpartner für alle Hafenbelange: vom Festmachen, über die Ver- und Entsorgung, bis hin zum Ablegen.

Der Aufgabenschwerpunkt der Hafenbehörde verlagert sich durch die Inbetriebnahme des neuen Containerhafens. Das Port Office ist rund um die Uhr durch Mitarbeiter von Niedersachsen Ports, JWP und dem Jade-Dienst besetzt, auch an Feiertagen. Als Hafentreiber des JadeWeserPort Wilhelmshaven nimmt JWP die typischen Aufgaben einer Hafentreibergesellschaft wahr. Auch der Betrieb des Servicehafens sowie des Project Pier für den Schwerlastverkehr übernimmt JWP.

S – Schlepper- und Servicehafen: Der Schlepperhafen bietet neun feste und drei Ausweichliegeplätze. Die Anlage besteht aus elf Pontons, jeweils 16 bis 20 m lang und 4 m breit. Auch an-

deren Dienstleistern, wie z. B. Lotsenversetzern, Bunkerbargen und Versorgungsbooten steht der Hafen zur Verfügung. Für Schleppdienstleistungen im Bereich des JadeWeserPorts bieten die Unterweser Reederei GmbH (Urag), die Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Gesellschaft mbH & Co. KG (Bugsier) sowie die Schleppreederei Kotug GmbH Konzessionsverträge an.

S – Straßenverkehr: Die Autobahn A29 führt direkt und ampelfrei zum JadeWeserPort-Gelände. Das geplante Truckservicecenter soll nicht nur rund 300 Stellplätze inklusive Kühl- und Gigaliner-Stellplätzen bieten, sondern auch eine Großtankstelle, Verpflegungs- und Reparaturdienstleistungen bereithalten. Die Zufahrt zum Terminalgelände führt durch automatisierte Gateanlagen mit OCR-System von Camco – im Idealfall können Trucker ohne auszusteigen bis zum Ladeplatz gelangen.

W – Wasserseitiger Anlauf: Nach 23 Seemeilen Revierfahrt erreichen Schiffe die Kaje des JWP-Terminals mit einer tideunabhängigen Wassertiefe von 18 m. Zunächst startet der Terminalbetrieb mit 1000 m Kaje Länge, später folgen weitere 725 m, sodass sich vier Liegeplätze für Schiffslängen bis 430 m ergeben. Für das Festmachen der Schiffe sind 260 Poller und Fender vorhanden. Die Poller sollen 250 t Zugkraft standhalten. Für Drehmanöver gibt es ein 700-m-Wendebereich.

Seit Kurzem laufen Schiffe den Hafen an der Jade dabei auch auf neuem Kurs an. Denn im Zuge der gesamten Baumaßnahme wurde die Fahrrinne verlegt. Der neue Fahrinnenabschnitt ist 8 km lang, die Breite beträgt weiterhin 300 m. Der westliche Fahrinnenrand liegt 450 m von der Kaje entfernt. Gleichzeitig wurde eine neue Richtfeuerlinie geschaffen. Das Ober- sowie Unterfeuer des Richtfeuers Jappensand sind knapp 1,5 km voneinander entfernt. Sie sind so positioniert, dass ein Schiffsführer beide Türme in Deckpeilung sieht, wenn er sich auf dem richtigen Kurs in Richtung Wilhelmshaven befindet.



Der JadeWeserPort hat einen direkten Autobahnanschluss. (Fotos: JWP, sh)



Der Seehafen Wilhelmshaven hat vieles zu bieten.



Der Schlepperhafen hat neun feste Liegeplätze.

W – Weiteres Hafengeschehen Wilhelmshaven: Neben dem neuen JadeWeserPort ist Wilhelmshaven natürlich bereits auch für andere Bereiche als Hafenstandort bekannt – und bleibt es auch. Hierzu gehört z. B. die Bedeutung als Marinehafen, Ölumschlagplatz und Energiedrehscheibe. Im Bereich des tideun-

abhängigen Innenhafens sind u. a. Schiffs- und Reparaturwerften, Serviceanbieter, Seehafendienstleister, Lotsendienste und weitere Spezialbetriebe der maritimen Wirtschaft zu finden. Erreichbar ist der Innenhafen von Wilhelmshaven über die Seeschleuse mit zwei Kammern von je 350 x 57 m.



» The right spreader for any application with any machine «

Trust and reliability

ELME's innovative modular spreader concept combined with design simplicity and market feedback is all characteristic of ELME. Our spreaders are supplied to lift trucks, reach stackers, straddle carriers, gantry, quayside and ship-to-shore container cranes worldwide.

ELME is well known for our historically reliable container solutions. Trust and reliability have made us the largest independent spreader manufacturer in the world. We simply offer the right spreader, for all applications, with any machine.

For more information, see contact information below or alternatively visit our website www.elme.com.

HEADOFFICE

ELME Spreader AB, Älmhult, Sweden
Phone +46 476 558 00 E-mail sales@elme.com

SALES AND SPARE PARTS

ELME Spreader Trading (Shanghai) Co. Ltd, Shanghai, P.R. China
Phone +86 21 5169 8922 E-mail sales.cn@elme.cn

ELME Americas Inc., Martin, Tennessee, United States
Phone +1 731 588 02 20 E-mail sales.us@elme.com



Hohes **WACHSTUMS- POTENZIAL**



Brake



Cuxhaven



Emden



Nordenham



Oldenburg



Wilhelmshaven



Wasserpolitik. Die Seehafenverkehrswirtschaft in Niedersachsen blickt auf ein erfolgreiches erstes Halbjahr zurück. Insgesamt konnte der Umschlag um elf Prozent auf 24,6 Mio. t gesteigert werden. Im gleichen Zeitraum in 2011 belief sich das Umschlagvolumen auf 22,1 Mio. t. Mehrere Standorte vermeldeten ein zweistelliges Wachstum.



Papenburg



Leer



Stade



Vertreter aus Politik und Hafenwirtschaft beantworteten die Fragen der Journalisten.



Der Hafen Stade war diesmal Gastgeber der Veranstaltung.

Für die Stader Industrie ist der Hafen eine unverzichtbare Logistik-Drehscheibe.



Verantwortliche aus Politik und Wirtschaft trafen sich Anfang September in der Hansestadt Stade zum 22. Niedersächsischen Hafentag. Zur Debatte standen vor allem Investitionen in die Seehäfen sowie die künftigen Entwicklungen der Hafenwirtschaft. Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer der Hafenmarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen GmbH, erläuterte in seiner Eröffnungsrede die positive Umschlagentwicklung der niedersächsischen Seehäfen. Mit einem Exkurs durch die neun Seehäfen stellte er das Ergebnis detaillierter dar.

Brake

So ergab sich im Güterumschlag vom Hafen Brake ein Plus von 13 Prozent. Insbesondere der Umschlag von Agrarprodukten wie Getreide und Futtermitteln trug zu diesem positiven Ergebnis bei. Auch der Stahlumschlag hat sich mit 339.759 t sehr stark entwickelt. Der Bereich Projektloadungen, zu denen in erster Linie Komponenten der Windenergieindustrie gehören, verzeichnete mit insgesamt 61.300 t ebenfalls deutliche Zuwächse. Im ersten Halbjahr 2011 waren das 16.321 t. Im Mai dieses Jahres wurde der Hafen vergrößert. Ein zweiter Liegeplatz am Niedersachsenkai bietet jetzt auch die Möglichkeit, zwei Großschiffe gleichzeitig abfertigen zu können.

Cuxhaven

In Cuxhaven wurde ein Umschlagergebnis von insgesamt nur 1,244 Mio. t im Seeverkehr generiert. Im ersten Halbjahr des letzten Jahres waren es 1,610 Mio. t. Somit schreibt Cuxhaven mit -23 Prozent rote Zahlen. Dem zugrunde liegt im Wesentlichen der Rückgang der Mengen von Baumaterialien von 554.590 t im ersten Halbjahr 2011 auf 261.610 t im ersten Halbjahr 2012. Diese wurden im Vorjahr aufgrund der vielfältigen Ausbauaktivitäten am Standort per Schiff angeliefert. Mit zunehmendem Fortschritt der Arbeiten sind die Lieferungen in diesem Jahr weggefallen. Der Automobilumschlag liegt mit 166.229 verschifften Einheiten im ersten Halbjahr dieses Jahres leicht unter dem Vorjahresniveau mit 175.067 Fahrzeugen.

Emden

Der Emdener Hafen kommt im ersten Halbjahr 2012 auf ein Umschlagergebnis im Seeverkehr von 2,225 Mio. t, was einem Plus von ein Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum entspricht. Der Automobilumschlag mit 628.711 Fahrzeugen im ersten Halbjahr 2012 hat ein Prozent Zuwachs im Vergleich mit 619.901 Fahrzeugen im ersten Halbjahr 2011. Der Umschlag von Windenergiekomponenten konnte um 13 Prozent auf 90.321 t gesteigert werden. Der Umschlag von festen Massengütern wie z. B. Baumaterialien oder Futtermitteln belief sich im ersten Halbjahr 2012 auf 477.344 t und stieg somit um 41 Prozent.

Nordenham

Im vergangenen Jahr glänzte der Seehafen mit rekordverdächtigen Umschlagzahlen. In diesem Jahr konnte dieser Trend nicht fortgesetzt werden. In Nordenham wurden im ersten Halbjahr 2012 1,639 Mio. t Güter umgeschlagen, was 12 Prozent weniger ist als im ersten Halbjahr 2011. Ursächlich hierfür ist die verminderte Einfuhr von Kohle aufgrund der Revision in einem von Rhenus Midgard belieferten Kraftwerk.

Oldenburg

Im Oldenburger Hafen sind von Januar bis Juni 2012 insgesamt 78.047 t Güter verladen worden. Im ersten Halbjahr 2011 waren das 55.819 t. Dies entspricht einem Plus von 40 Prozent im Vergleich zu der gleichen Periode des Vorjahrs.

Leer

Im Hafen Leer belief sich das Volumen im Seegüterumschlag im ersten Halbjahr 2012 auf 22.556 t - 28 Prozent weniger als im ersten Halbjahr 2011. Im kombinierten See- und Binnenumschlag wurden 285.727 t von Januar bis Juni 2012 umgeschlagen.

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



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

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

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

UNIT45

INTERMODAL INNOVATORS



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

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

Container Transport & Logistic GmbH

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

Vehicles-World-Online

Wissen, was bewegt!

www.vehicles-world-online.de

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



Automotive-Logistics
Warehousing
Outsourcing
Spedition



Containerbahnverkehre von und zu den Seehäfen mit folgenden

Relationen:

- Braunschweig
- Halle / Saale
- Kassel
- Ingolstadt

WBT

Weets Bahn Transport GmbH



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



Der 22. Niedersächsische Hafentag wurde in Stade durchgeführt.



Ein Rundgang durch das neue Bussterminal am Seehafen Stade gehörte auch zum Tagesprogramm. (Fotos: Buss, Niedersächsische Seehäfen, ah, sh)

Papenburg

Der Hafen Papenburg erreicht im ersten Halbjahr dieses Jahres ein Volumen von 412.816 t, was einem Plus von 39 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Profitiert hat der Standort an der Ems vor allem vom Umschlag von Schiffs- und Maschinenteilen sowie Torf und Baustoffen.

Stade

Im Stader Seehafen wurden im ersten Halbjahr 2012 mit 2,827 Mio. t 12 Prozent mehr Güter umgeschlagen als noch im ersten Halbjahr 2011. Zuwachs hat es am Standort an der Elbe in mehreren Gütergruppen gegeben: Beim flüssigen Massengut stieg das Volumen um 20 Prozent auf 1,221 Mio. t. Der Umschlag fester Massengüter kommt insgesamt auf 1,605 Mio. t, steigt also um 6 Prozent. Hierzu gehören z. B. Metallerze mit 7 Prozent Steigerung von 1,227 auf 1,314 Mio. t sowie Baumaterialien, die von 34.725 Mio. t im ersten Halbjahr 2011 auf 110.669 t im ersten Halbjahr 2012 gestiegen sind.

Wilhelmshaven

Im Seehafen Wilhelmshaven konnte der Umschlag im ersten Halbjahr 2012 um 22 Prozent auf 13,196 Mio. t gesteigert werden. Der Hafenumschlag zeigte dabei in allen drei Hauptgütergruppen positive Entwicklungen. Beim Umschlag flüssiger Massengüter legte der Umschlag um 23 Prozent, auf insgesamt 11,480 Mio. t, zu. So stieg etwa der Rohölumschlag um 30 Prozent auf 10,715 Mio. t im ersten Halbjahr 2012. Der Umschlag fester Massengüter wuchs insgesamt um 14 Prozent auf 1,696 Mio. t. Im Stückgutbereich verzeichnete der Hafen ein Wachstum um 96 Prozent auf insgesamt 19.094 t im ersten Halbjahr dieses Jahres.

Wasserstraßen-Klassifizierung

Nach der Reise durch die Häfen sprach sich Bullwinkel auch klar gegen die geplante Klassifizierung der Wasserstraßen aus. In der bislang vorliegenden Form würde das Konzept des Bundesverkehrsministeriums der tatsächlichen Bedeutung vor allem der Wasserstraßen Weser und Ems nicht gerecht werden.

Wichtige Industriezweige sind von der Erreichbarkeit auf den Wasserstraßen abhängig, darüber hinaus wäre etwa im Falle der Unter- und Mittelweser mit einem Jahresvolumen von 18 Mio. t und zugehöriger Arbeitsplatzsicherung für rund 78.000 Menschen die Klassifizierung in eine zweitrangige Kategorie „B“ nicht nachvollziehbar. Dass die private Hafenvirtschaft auch künftig von einem positiven Wachstum ausgeht und in weitsichtige Ent-

scheidungen zur künftigen Wasserstraßenpolitik vertraut, beweist das Investitions-Volumen in die Suprastruktur der niedersächsischen Seehäfen von gut 139 Mio. Euro in 2012.

Hafen Stade

Silvia Nieber, die Bürgermeisterin der gastgebenden Hansestadt, legte in ihrer Begrüßung die heutige Bedeutung des Hafens für den Standort Stade dar. „Für die Stader Industrie, insbesondere für die AOS und die Dow, ist der Hafen unverzichtbar.“ Mit der aktuellen Hafenerweiterung, entwickle sich Stade nun zu einem multifunktionalen Hafen, der auch die regionale Wirtschaft mit einbinde. Nieber verwies auch darauf, dass nur mit dem weiteren Ausbau der Hafenhinterlandanbindungen künftiges Wachstum gesichert werden könne.

Küste Niedersachsens

Jörg Bode, Niedersachsens Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, betonte in seiner Rede, dass die niedersächsische Küste ein bedeutender Wirtschaftsraum sei, der mehr als 40.000 Menschen einen Arbeitsplatz biete und sich durch eine besondere Wachstumsdynamik mit großem Zukunftspotenzial auszeichne. „Die Landesregierung investiert in die niedersächsischen Häfen in einem gewaltigen Umfang, den man vor Jahren noch nicht für möglich gehalten hätte. Eine Vielzahl von Bauprojekten konnte in diesem Jahr bereits abgeschlossen und in Betrieb genommen werden“, unterstrich Bode.

Der Gastredner Dr. Nikolay Lutzky vom Hamburgischen Welt-Wirtschaftsinstitut (HWWI) skizzierte in seinem Vortrag die



Seehafen Stade: vom reinen Industriebahnhof zum öffentlichen.

politischen sowie wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die Wettbewerbsstrukturen und Risiken, in denen die niedersächsischen Seehäfen sich aktuell sowie auch künftig behaupten müssen. Chancen für die Seehäfen in Niedersachsen sah Lutzky vor allem im weiteren Ausbau der Spezialverkehre und der Logistik von Projektladungen. Seine Empfehlung galt einer weiteren Ausdehnung der Angebotstiefe der Häfen in Form von Übernahme vor- sowie nachgelagerter Wertschöpfungsstufen wie etwa Zulieferung und Verarbeitung.

Wettbewerb aktiv gestalten

Erfolgsentscheidend für Seehäfen sei die Abdeckung möglichst vieler Glieder im Rahmen tief durchorganisierter Supply Chains. Lutzky schlug niedersächsischen Seehäfen vor, eine aktive Strategie im Wettbewerb mit den großen europäischen Seehäfen zu verfolgen, um so den Wettbewerb mitzugestalten.

ConTrailo

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

ANCO Umwelt
Wir sind ein global denkendes Unternehmen mit einer zielgerichteteren Umweltstrategie. Das Ergebnis: Die umweltfreundlichsten Containertransporte auf dem Markt.

Containertransport. Mit Verantwortung.

Erfahren Sie mehr:
Tel.: +49-40-46896330
akr@ancotrans.de
www.ancotrans.de



KRANGESCHICHTE(N) am Fluss



(Foto: KW-Kranwerke AG)

Porträt. Mannheim: Schon 1818 hat der Großherzog von Baden die günstige Lage der Stadt erkannt und genehmigte den Neu- und Umbau eines Freihafens am Rhein. Dabei sind in Mannheim Hafen und Umschlagkrane bereits seit dem 19. Jahrhundert gleich in doppeltem Sinne miteinander verwoben.



Rund 650 t/h Kohle schaffen die Krane 6 und 7 im GKM.

(Foto: KW-Kranwerke AG)

Der historische Lasten-
kran am Neckar wurde
von der Maschinenbaufabrik
Mohr & Federhaff im
Jahr 1860 errichtet.

(Foto: Karl Heinz Royen)



Ca. 400 t/h Kohle kann die
in den 70er-Jahren gelieferte
Verladebrücke 5 im GKM entladen.

(Foto: KW-Kranwerke AG)



Der Mannheimer Hafen liegt an zwei Flüssen und spielt durchaus eine Rolle in der europäischen Binnenschifffahrt. Dabei hat die Entwicklung des Hafens sich auch stetig auf den Kranbau in Mannheim ausgewirkt. Denn bereits im 19. Jahrhundert kamen die ersten Umschlagkrane aus Mannheim und ebneten den Weg für eine Geschichte, die zeigt, dass der Kranbau sich den stetig ändernden Anforderungen stellen musste. Denn die Technik und damit die Krane haben sich u. a. der Art der umzuschlagenden Güter angepasst.

Mannheimer Krantechnik

Die Geschichte des Mannheimer Kranbaus reicht bis zum Jahr 1801 zurück. Damals gründete Johannes Schweitzer die Maschinen-Fabrik v. Johannes Schweizer in Mannheim, aus der im weiteren Verlauf des 19. Jahrhunderts die Mannheimer Maschinenfabrik Mohr & Federhaff hervorging – übrigens: Hier arbeitete laut den KW Mannheim Carl Benz als einer der ersten Konstrukteure.

Zu dieser Zeit entluden noch Schauerleute die Schiffe, die den Mannheimer Hafen anliefen und nur selten mehr als 200-t-Kapazität hatten. Mit dem Aufkommen der Dampfschifffahrt begann dann ein neues Kapitel der Geschichte: mechanische Hafenkrane. Bereits in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts baute Mohr & Federhaff Umschlagkrane, teilweise dampfbetrieben, und exportierte diese dann in die ganze Welt.

Im Wandel der Zeit

Um das Jahr 1900 revolutionierte die zunehmende Elektrifizierung der Welt auch die Umschlagtechnik – so wurde beispielsweise bereits anno 1900 auf der Pariser Weltausstellung auch ein elektrisch betriebener Hafenkran aus Mannheim ausgestellt. Als sich im Mannheimer Hafen zum Beginn des 20. Jahrhundert die Mühlenindustrie sowie das Großkraftwerk Mannheim (GKM) ansiedelte, gewann der Schüttgutumschlag massiv an Bedeutung. Jetzt brauchte der Hafen Greiferkrane, um die Umschlagkapazitäten bewältigen zu können. Das GKM vervielfachte im Laufe der Zeit seine Leistung mit stetig neuen Kraftwerksblöcken. Entsprechend stieg auch die erforderliche Umschlagkapazität der hier benötigten Krane, die mittlerweile jährlich rund 2,5 Mio. t Kohle bewegen können.

Gemeinsames „Wachsen“

Die Umschlagleistung einer in den 70er-Jahren von Mohr & Federhaff gelieferten Verladebrücke betrug ca. 400 t/h, doch das war noch lange nicht das Nonplusultra. An den nächsten Kranen im GKM war KW-Kranwerke-Chef Philipp Schneckenberger beteiligt. Die beiden Doppellen-

ker-Wippdrehkrane wurden 1993 von der Kranbaufirma PS und 1996 von der KW-Kranwerke AG mit einer Umschlagleistung von jeweils 650 t/h errichtet. Der im Jahr 2012 von der KW gelieferte Schiffsentlader schafft sogar 1000 t/h. Den gestiegenen Ansprüchen an Energieeffizienz und Reduzierung von Emissionen wird der Neue, der am noch im Bau befindlichen Steinkohleblock 9 eingesetzt werden soll, mit Energierückspeisung und Entstaubungsanlage gerecht.

Start für die Boxen

Im Jahr 1968 wurde laut der KW-Kranwerke AG das erste Containerterminal in einem deutschen Binnenhafen in Mannheim in Betrieb genommen – der erste Binnenhafen-Containerkran kam aus Mannheim. Auch der Containerumschlag hat sich seitdem vervielfacht. Die Schiffe wurden größer, Terminals und Krane „wachsen“ mit. Heute stapeln die Terminals am Rhein vier oder fünf Highcubecontainer übereinander und können trimodal sowie von Schiff zu Schiff umladen. Energierückspeisung, minimale Wartung, Fernwartung, Anbindungsmöglichkeiten an Lagerplatzverwaltungen und vieles mehr gehören heute zur Ausrüstung dazu.

Hafennahe Einsatzpotenziale

Das betrifft übrigens nicht nur die Umschlagtechnik, sondern auch andere Einsatzgebiete für Krane. Denn Häfen sind mehr als Umschlagorte. In den Hafengebieten siedeln sich oft zukunftsgerichtete Industrien an. In Mannheim existiert beispielsweise seit 1964 eine Müllverbrennungsanlage. In ihr werden täglich 1800 t bzw. jährlich 550.000 t Müll aus dem Rhein-Neckar-Raum in Fernwärme und Elektrizität verwandelt. Auch hier sind KW-Krane aus Mannheim, zum Teil im vollautomatischen Betrieb, rund um die Uhr im Einsatz. Übrigens ebenso wie auch in Wien, wo mittlerweile mehrere Krane aus Mannheim tagtäglich ihren Dienst verrichten.

Noch nicht am Innovationsende

Gut über 100 Müll- oder Schlackekrane hat die KW-Kranwerke AG so in den letzten Jahren ausgeliefert. Zu den Zielorten gehörten u. a. Berlin, Oslo, Stockholm, Helsinki und Großbritannien. Aktuell konzipieren die Spezialisten beispielsweise ein Projekt für Moskau. Schon dieser kurze Einblick in ein Stück Mannheimer Firmengeschichte zeigt, wie sich die Wirtschafts- und Technikentwicklung gegenseitig beeinflussen – und so lassen sich auch die KW-Ingenieure weiterhin stetig weitere Lösungen und Verbesserungen einfallen, damit der Kranbau aus Mannheim noch lange zukunftsweisend bleibt.

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

Eigene Depots, großer Vorrat
 Neu, Gebraucht, Umbauten

070 34/279 110
www.carucontainers.de



GIGASENSE
 KOLLISIONSSCHUTZ
 FÜR SCHIENENGEBUNDENE KRANE



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

GIGASENSE
 Force Measurement

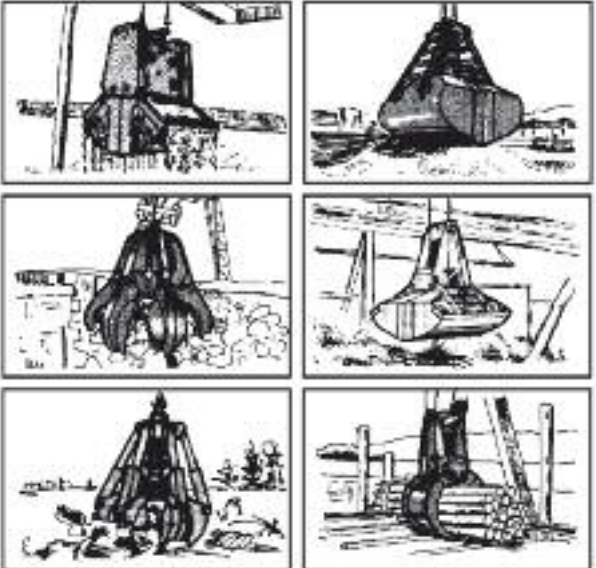
Hauptniederlassung:
 Piab Kraftmesstechnik
 Bahnhofstr. 35 | 58452 Witten
 Telefon: (0 23 02) 2 34 63
 Telefax: (0 23 02) 2 62 87
www.piab-deutschland.de
www.gigasense.de
info@piab-deutschland.de

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

SEILGREIFER
MOTORGREIFER
HYDRAULIKGREIFER

MRS

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



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

FLUGGERÄTE PER SCHIFF

Segelflugzeuge nach Houston

Hauptsächlich sind es Neufahrzeuge, die im Emden Hafen über die Rampen rollen. Nicht ganz alltäglich war allerdings die Verschiffung von Segelflugzeugen durch die EVAG Emden Verkehrs- und Automotive Gesellschaft zusammen mit Volkswagen Logistics. Um zur 32. Segelflug-Weltmeisterschaft in Uvalde/Texas (USA) zu gelangen, wären die Segelflugzeuge womöglich im Container verladen worden. Da es in der Vergangenheit immer wieder Schäden an den empfindlichen Fluggeräten bei dieser Transportvariante gab, musste eine andere Lösung gefunden werden.

So entschied sich das deutsche Team um Doppelweltmeisterin Susanne Schödel schon zu Beginn des Jahres für den Emden Hafen und die Verschiffung ihrer Segelflugzeuge als rollende Ladung auf einem RoRo-Carrier. Regelmäßig verkehrt ab Emden ein Liniendienst der Volkswagen Logistics, der u. a. den Hafen Houston anläuft, um Pkw des Volkswagen-Konzerns in die USA zu bringen. Die Planung des Transports wurde durch das Team der EVAG um Prokurist Jörg Tuitjer und seine Mitarbeiterin Thea Radke gemeinsam mit den Segelflugpiloten über mehrere Monate perfektioniert.



Insbesondere auch für Containerverkehre von und nach Hamburg bietet die Elbe ...

Wegsuche für den Wasserweg

●●● Hafen Hamburg – Potenzial bei der Binnenschifffahrt

Der Hafen Hamburg hat längst nicht nur als Seehafen eine bedeutende Handelsrolle, sondern auch für die Binnenschifffahrt. Mit einem Binnenschiffsanteil am Hinterlandverkehr von zehn Prozent erreicht Hamburg mit ca. 10 Mio. t den Rang drei unter den deutschen Binnenhäfen. Dies ist auch ökologisch ein Vorteil. Der Binnenschiffsanteil ist dabei nach Angaben der Logistik-Initiative Hamburg (LIHH) vor allem auch im Containerbereich stark ausbaufähig.

Eine Studie als Basis. Ziel des Senats sei es, den Anteil von zwei auf fünf Prozent zu steigern. Im Auftrag der Wirtschaftsbehörde hatte schließlich Uniconsult eine Studie erarbeitet, die unterschiedliche Handlungsempfeh-

lungen liefert. Der Arbeitskreis Binnenschifffahrt unter dem Dach der LIHH hat die Vorschläge der Studie aufgenommen, darauf basierend Lösungsansätze weiterentwickelt sowie teilweise bereits umgesetzt. Auf Bundes- und Länderebene stehen vor dem Hintergrund der allgemeinen Finanzlage und notwendiger struktureller Veränderungen derzeit grundlegende Entscheidungen an.

Terminalausstattung. Auch beim Hafenumschlag müssen die bestehenden Potenziale besser genutzt werden. Diskutiert werden Möglichkeiten der Abfertigung an Großbrücken oder auch die Ausweisung spezieller Binnenschiffs Liegeplätze. HPA hat bereits im Hafen zusätzliche Liege- und Warte-

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

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

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

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

 **Frankenbach**
Tradition trifft Innovation

SPEDITION

CONTAINER SERVICE

CONTAINER TERMINALS

KOMBINIERTER VERKEHR

AUTOMOBIL LOGISTIK



... noch Möglichkeiten. (Foto: LIHH)

plätze für Binnenschiffe geschaffen. Weitere wichtige Diskussionen gibt es auch zum Thema der Einbindung der Binnenschifffahrt in die Hinterland-Logistik, der Weiterentwicklung und Nutzung von Hinterlandhubs und der Erschließung neuer Märkte.

Das Klimaschutzziel. Im Interesse der Marktpositionierung der Binnenschifffahrt sowie der Verbesserung des Images beteiligt sich der Hafen Hamburg im Schulterschluss mit dem Bund sowie mehreren Bundesländern am Short Sea Shipping Inland Waterway Promotion Center. Darüber hinaus hat Hamburg auch die Förderung der Binnenschifffahrt sowie die Verbesserung der Hinterlandanbindungen aufgrund der nicht gerade unerheblichen CO₂-Einsparungen durch die Verkehrsverlagerung auf das Wasser auch in die Liste der Klimaschutzprojekte aufgenommen.

DER BLICK HINTER LOGISTISCHE STANDORTKULISSEN

Gefahrgüter als Spezialität

Im Kreis Wesel am Niederrhein geht es vereinzelt durchaus gefährlich zu. Denn von dem Logistik-Standort aus starten auch explosive Waren ihren Weg um die Welt. Das Infrastrukturnetz setzt sich aus sechs Autobahnen, drei Bahnlinien, vier öffentlichen Häfen, sechs Flughäfen in unmittelbarer Nähe und einem Verkehrslandeplatz zusammen. Auch Binnenschiffer sind schnell unterwegs. Knapp 400 angesiedelte Unternehmen machen sich die Lage zunutze – darunter Get Away Cargo, bei denen sich alles um „zündende“ Frachten dreht. Vom Standort Wesel aus organisiert sie den Transport von Sprengstoffen in die ganze Welt. „Auch das Militär wird von uns beliefert“, erzählt Geschäftsführerin Doris Klemptner.

Sie und ihr Team haben hier für ihre Zwecke perfekte Lagerbedingungen gefunden: 6500 m² Lagerfläche, ein komplett eingezäuntes Gelände sowie F90-Brandschutzwände. Beispielsweise organisieren die Spezialisten auch Transporte von Photovoltaik- und Solarthermieanlagen aus Südostasien – weniger explosiv, aber den strengen Regeln des Gefahrguttransports genauso unterworfen. In etwa 40 Prozent der Transporte befördert das Unternehmen überwiegend chemische Stoffe. Der Sprengstofftransport ist eine ganz besondere Welt für sich. Gerade bei grenzüberschreitenden Transporten gilt es, einiges zu bedenken, wie z. B. welche Straßen wirklich befahren werden dürfen. Hier ist Wissen gefragt, denn viele Bestimmungen sind sowohl länder- als auch verkehrsmittelspezifisch.

(Foto: Get Away Cargo)



www.contargo.net - Freecall 00800 CONTARGO

Take the better route.

CONTARGO®
■ ■ ■ trimodal network

Optimal kombiniert.
Container per Binnenschiff,
Bahn und LKW transportieren.
Just-in-time und umweltschonend.

MARKTANTEILE

Entwicklung des Modal Split

Das BAG hat die Entwicklung des Modal Split in Deutschland näher untersucht. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung verfolgte es das Ziel, Ursachen für die Marktanteilsverluste der Binnenschifffahrt in den vergangenen Jahren zu identifizieren. Vor dem Hintergrund einer steigenden Verkehrsleistungsentwicklung gingen die Anteile der Binnenschifffahrt am Modal Split im Zeitraum von 2000 bis 2011 zugunsten von Straße und Schiene von 13 auf 9 Prozent zurück. Die Straße erhöhte ihre Anteile im selben Zeitraum von 68 auf 71 Prozent, die Schiene von 16 auf 18 Prozent.



Junge Binnenschiffer/innen haben so viele Möglichkeiten wie noch nie.
(Foto: Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V.)

Alle an Bord – aye, aye captain

●●● Job mit Entwicklungschancen und Aufstiegsperspektiven

Unter dem Motto „Be your own captain“ startet der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) eine Personalwerbekampagne. Da qualifizierter Nachwuchs in der Binnenschifffahrt unverzichtbar ist, hat ein

internationales Konsortium dazu eine Rekrutierungsstrategie erarbeitet.

Für Nachwuchskräfte. „Eine Tätigkeit in der Binnenschifffahrt zeichnet sich durch vielfältige Aufgaben und den Umgang mit moderner Technik

KÖLNER STARTEN TERMINALBAU

Unterstützung für Eifeltor

Auf einem ehemaligen Raffineriegelände sollen in Köln im Sommer 2014 die ersten Container, Wechselbrücken und Sattelaufleger umgeschlagen werden. Dafür sind nun die Erdarbeiten für das KV-Terminal Nord gestartet. Das berichtete HGK-Projektleiter Ludwig Peter bei einer Kundeninformationsveranstaltung im Rheinauhafen vor über 50 Fachbesuchern aus Wirtschaft, Poli-

tik und Verwaltung. Der Kombinierte Verkehr sei ein wichtiger Wachstumstreiber, so HGK-Vorstandssprecher Horst Leonhardt. In insgesamt fünf Baustufen entstehen nun auf rund 150.000 m² in der Nähe der Autobahnanschlussstelle Köln-Niehl Anlagen für den Umschlag von bis zu 400.000 TEU. Die erste Baustufe soll in zwei Jahren mit 69.300 TEU an den Start gehen. Das neue Terminal wird das Bahnterminal am Eifeltor ergänzen und soll vor allem Bahntransporte nach ganz Deutschland, Italien, Benelux und in die Schweiz abwickeln.

Wo jetzt in Köln die Bagger rollen, soll es ab Sommer 2014 so aussehen und der Container rollen. (Foto: HGK)



aus. Zudem ist Binnenschiffer/in der am besten bezahlte Ausbildungsberuf in ganz Deutschland. In kurzer Zeit können sich junge Nachwuchskräfte zu einem Schiffsführer oder selbstständigen Unternehmer weiterentwickeln. Rund 7500 Menschen arbeiten derzeit in Deutschland in der Binnenschifffahrt und sorgen dafür, dass Jahr für Jahr große Gütermengen sowie zahlreiche Passagiere sicher auf europäischen Wasserstraßen transportiert werden“, erklärt Georg Hötte, BDB-Präsident, den Sachbestand.

Anwerbung von Nachwuchs. Leitfäden zu Ausbildung und Praktikum finden Binnenschifffahrtsunternehmen auf der Internetseite der Kampagne unter www.be-captain.eu. Das Informationsblatt Personalwerbung liefert Tipps zur Anwerbung von Personal. Insbesondere Jugendliche, die vor der Berufswahl stehen, finden auf der Internetseite Informationen rund um den Beruf Binnenschiffer/in.

CONTARGO RHEIN-MAIN ZIEHT UM

In neuen Gewässern zu finden

Drei Schubleichter und eine Barge haben am 10. September 2012 mit u. a. 1100 TEU Leercontainern die Reise von Mainz nach Ginsheim-Gustavsburg angetreten. Der Hintergrund dieser Reise war durchaus nicht alltäglich: Mit den Leercontainern startete der Umzug eines ganzen Containerterminals. Denn für das Contargo-Containerterminal Mainz ging es vom Rhein an den Kilometer 1 des Mains. Das neue Terminal gehört mit den Terminals Frankfurter Osthafen und Koblenz zur Contargo Rhein-Main GmbH. Es verbindet die Region mit Rotterdam und Antwerpen sowie den anderen Contargo-Terminals. Kawus Khederzadeh, Terminalleiter in Gustavsburg sagt: „Da der Umzug und die Modernisierung des Krans etwas länger dauern wird, überbrücken wir diese Zeit in Gustavsburg mit einem Mobilkran.“

Das neue Terminal verfügt auf einer Fläche von 16.000 m² über 160 m Kai-länge und 20 Reeferanschlüsse. Zu den Dienstleistungen am neuen Standort gehören der Transport per Binnenschiff und Lkw sowie der Umschlag von Standard- und Gefahrgutcontainern, Reefern sowie Übermaß- und Schwergut. Weitere Angebote sind die transportbedingte Lagerung, Wartung, Reparatur, Verkauf und die Vermietung der Transportbehälter, Be- und Entladung sowie der Einbau und die Entsorgung von Inlets und Flexitanks.

SECHS HÄFEN - EIN PARTNER

Dessau-Roßlau · Torgau · Riesa · Dresden · Děčín · Lovosice

MEHR ALS HAFEN

WWW.BINNENHAFEN-SACHSEN.DE





(Foto: Ambrogio)

Heiße Ware auf der Schiene

Ganzzugverkehre. Schon bei Coiltransporten an sich gibt es einiges zu beachten. Doch was, wenn die Coils noch eine Temperatur von 120 °C haben? Ambrogio Deutschland organisiert solche Aluminiumtransporte mit einem speziellen System. Ein Beispiel für den Einfallsreichtum von Hafenunternehmen.

Alles begann vor rund 15 Jahren mit einer Idee der Mitarbeiter von Ambrogio Deutschland im Neuser Hafen. Für Novelis transportierten sie Coils, dicke Rollen mit Blech, über die Alpen zu weiterführenden Betrieben in der Nähe von Mailand.

Ein Prozess, der vor allem viel Zeit kostete: Zunächst wurden die Coils aus der Produktion kommend fünf Tage lang von rund 450 °C auf Transporttemperatur reduziert. Erst dann wurde das Metall auf Holzpaletten gelegt, Schrumpfhauben übergestülpt und auf den Weg geschickt.

Sparen hoch drei

Gleich drei Stellschrauben, an denen sich Kosten einsparen ließen, wie der Geschäftsführer der deutschen Niederlas-

sungen, Siegfried Wendland, berichtet: „Wir haben zunächst Tests in Spezialcontainern mit der Bahn gefahren, wo diese Coils teilweise mit rund 100 °C nur einen Tag nachdem sie aus der Produktion gekommen waren, verschickt wurden.“

Eine Frage der Temperatur

Zwar bedeutete dies einmalige Investitionen in einen entsprechend isolierten Container, führte aber auch bei jeder einzelnen Fahrt zu Einsparungen bei Verpackung und Paletten. Einen einzelnen Waggon schickte das Team sogar drei Tage lang auf verschiedenen Routen durch das Bundesgebiet, gespickt mit genauesten Temperaturfühlern um exakt festzuhalten, wie das Aluminium Hitze verliert. Denn auf dem Weg von Versand bis Emp-

fang darf sich die Fracht nicht unter 50 °C abkühlen, damit die Rollen direkt in die Weiterverarbeitung gehen können und sich auch kein Schwitzwasser bildet. Schnell zeigte sich, dass die Konstruktion die in sie gesetzten Erwartungen erfüllte.

Schnelle Verbindung

Inzwischen hat sich das System auf mehreren Tausend Fahrten bewährt: denn die Wartezeit liegt heute bei nur 24 Stunden statt einer Woche. So können die Lagerflächen anderweitig genutzt werden, Verpackungsmaterial und innerbetriebliche Kosten verringern sich. Möglich sei das Erfolgsrezept, so verrät Vertriebsleiter Michael Klöpfer, aber nur, weil Ambrogio über die schnellsten Verbindungen nach Italien auf der Schiene verfüge: Waggons,

die Neuss um 19 Uhr verlassen, erreichen das Terminal Gallarate am nächsten Tag um 16 Uhr, um dann teilweise direkt in das Zielwerk zugestellt zu werden.

Kreislaufverkehr

Aus dem Aluminium entstehen in Mailand u. a. Getränkedosen. Die anfallenden Stanzabfälle werden zu Ballen gepresst, mit Lkw nach England gefahren, dort zu Barren geschmolzen und dann wieder per Schiff nach Neuss gebracht, von wo sie wieder in die Produktion wandern. „Somit wird das Material zu 100 Prozent verwertet“, sagt Wendland erfreut über die Nachhaltigkeit der Logistik-Kette. Inzwischen haben Tausende Tonnen Aluminium gezeigt, dass das System funktioniert. Das Aluminium hält in den Containern die Temperatur.

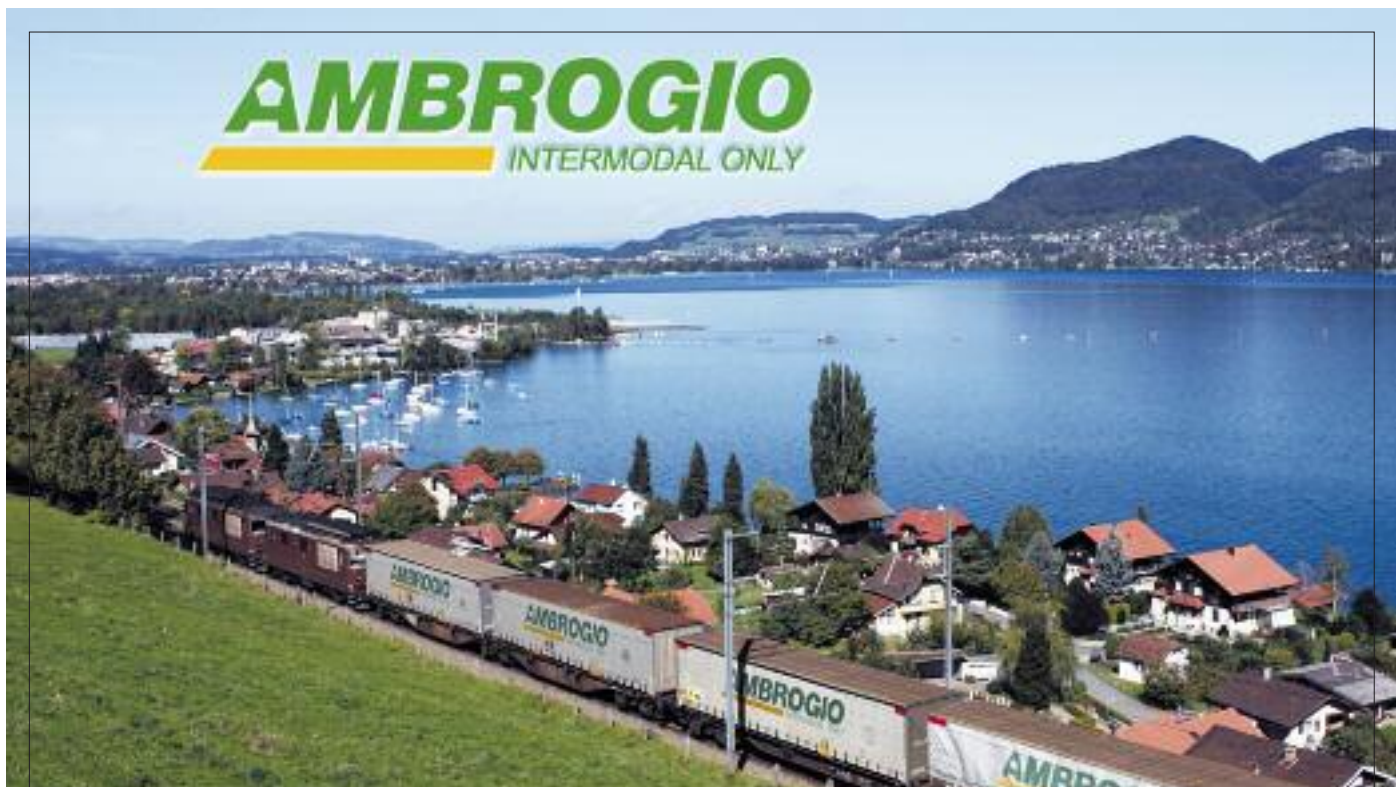
Europaweites Netz

Gleichzeitig geben die Blechkisten keine Wärme nach außen ab. Neuss ist dabei Teil eines Netzwerks, das den gesamten Kontinent umfasst: „Die intelligent Mobility in Europa“ ist das Motto des Familienunternehmens.

Klöpfer erläutert: „Wir verfügen in einigen südeuropäischen Wirtschaftsräumen und Westeuropa über sechs eigene Terminals und weitere Beteiligungen wie hier in Neuss. Die Hauptstrecke der Transporte legen wir auf der Schiene zurück und nehmen eine Konsolidierung der Einzelaufträge der Kunden in den Terminals vor, wo wir die Güter auf Wechselbehältern für den Zugtransport vom Straßenvorlauf zusammenführen.“ Das Dienstleistungsangebot für die Kunden umfasst die Haus-zu-Haus-Lieferung.

Der Standort Neuss

Die Niederlassung Neuss wurde im Jahr 1990 an den Rhein verlegt. Auf dem ca. 130.000 m² großen Areal des Neusser Terminals steht für den Umschlag geeignetes Equipment zur Verfügung. Zwei große Containerbrücken, wasserseitig, sowie acht Reachstacker und auch entsprechende Fachleute stehen bereit, um die Container und Wechselbrücken zu bewegen. Neben den Möglichkeiten des Terminals und der Zusammenarbeit mit den anderen Partnern schätzen Wendland und Klöpfer die Straßenverbindungen des Standorts. Zu den Kunden zählen neben zahlreichen Unternehmen aus der Großindustrie wie der Chemie-, Lebensmittelindustrie, Papier- oder Aluminiumverarbeitung sowie Handelshäusern auch mittelständische Unternehmen.



60% less emissions versus road transport!

AMBROGIO GmbH · Tilsiter Straße 11 · D-41460 Neuss · Tel. 0 21 31/92 37-0 · Fax 0 21 31/92 37-2 00
ambrogio@ambrogio.de · www.ambrogio.it

Container: vorsicht verdächtig

Forschung. Wie können in Spitzenstunden bis zu 120 Container geröntgt und auf Radioaktivität untersucht werden? Nur eine Frage, auf die das Projekt ECSIT nach Antworten sucht. Denn wenn das 100-Prozent-Scanning-Gesetz der USA umgesetzt wird, kommt auf die Entsendehäfen eine enorme Aufgabe zu.

Vor genau zwei Jahren hat ConTraiLo das Forschungsprojekt Erhöhung der Containersicherheit durch berührungslose Inspektion im Hafenterminal, oder kurz ECSIT, bereits vorgestellt. Noch bis zum nächsten Sommer arbeiten die Beteiligten unter der Koordination des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) an der Antwort auf die Fragen, die das sogenannte 100-Prozent-Scanning-Gesetz aus den USA aufwirft. Denn eigentlich müssten bereits seit Juli 2012 alle US-Exportcontainer in den Entsendehäfen durchleuchtet werden.

Fristaufschub vermutet

Noch wenden die zuständigen US-Behörden das Gesetz nicht an und von einer Verlängerung der Frist bis 2014 ist die Rede. Ein offizielles Dokument zur Fristverschiebung ist dem ECSIT-Projekt nach derzeitigem Stand jedoch nicht bekannt. Allerdings sollen Aussagen von Janet Napolitano, Secretary of Homeland Security, existieren, die eine Verschiebung ankündigen. Da die Behörden außerdem das Gesetz nach dem derzeitigen Stand, wie gesagt, nicht anwenden, wird davon ausgegangen, dass zumindest interne Dokumente vorliegen müssten. ECSIT untersucht nun die Machbarkeit der Umsetzung und z. B. auch, ob das unilaterale Gesetz überhaupt umgesetzt werden muss.

Wegfall eines Partners?

Da die USA aber „drohen“, ungescannete Container abzuweisen, wären Handelspartner wohl doch zu einer Umsetzung gezwungen. Sollte die politische Entscheidung getroffen werden, dass das Containerscanning in betreffenden deutschen Häfen eingeführt werden soll, entsteht die Frage, durch welche Stelle das Scanning ausgeführt wer-

den kann. Die Antwort hängt davon ab, ob die Ausführung des Scannings als öffentliche Aufgabe angesehen wird oder ob es gleichsam durch Private übernommen werden kann. Also heißt es auf jeden Fall, sich vorzubereiten. Das vom BMBF geförderte Forschungsprojekt ECSIT kann dabei nach der Hälfte der vorgesehenen Laufzeit bereits Ergebnisse vorlegen.

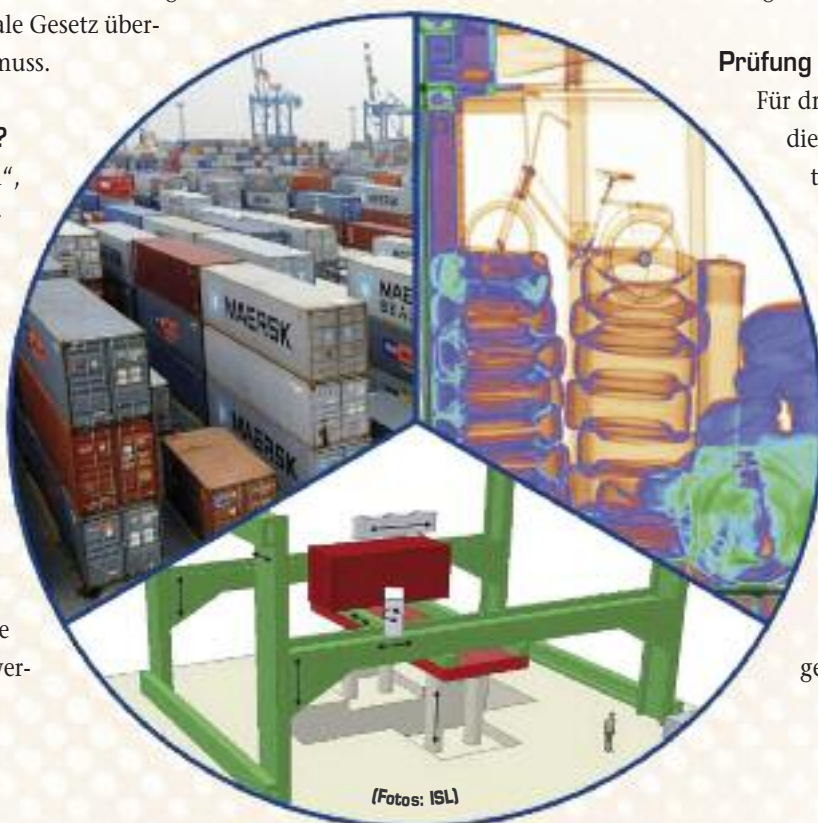
Wie viele Container fallen an?

Einer der ersten Projektschritte war eine Analyse der Betriebsabläufe im Containerhafen Bremerhaven und die Schätzung des zukünftigen Containeraufkommens für das Fahrtgebiet Amerika am Standort. Demnach müssten in diesem Jahr täglich im Durchschnitt 1200 Container, in Spitzenmonaten sogar 1500 Container den Scanningprozess durchlaufen.

Für 2020 ist von nahezu 530.000 Containern in den Amerikaverkehren auszugehen. Dann muss Bremerhaven in der Lage sein, täglich über 2000 Container zu röntgen und auf Radioaktivität zu prüfen. In Spitzenstunden wird ein Volumen von 120 Containern zu bewältigen sein. Szenarien, die sich auf die Anforderungen an die Scanningsysteme, den Platzbedarf und Aufstellungsorte auswirken.

Prüfung in mehreren Stufen

Für drei Varianten entschied sich die Projektgruppe zu einer Detailuntersuchung mithilfe des vom ISL entwickelten Simulationssystems Scussy. Aus Sicht der Terminalbetreiber zeigt das Ergebnis der Prozessuntersuchung, dass die Eingriffe in die bestehenden Abläufe eines funktionierenden Terminals gravierend sein können. Auf die Bremerhavener Anforderungen abgestimmt, entwickelten die



(Fotos: ISL)



Die USA „drohen“, ungescannte Container abzuweisen.

Beteiligten ein Konzept mit einer mehrstufigen Untersuchung des Containers. Im Basisscan erfolgt zunächst eine 2D-Durchleuchtung. Das heißt: ein Portal zum Vermessen von per Lkw eingehenden Containern und eines für per Zug angelieferte Container sowie ein Transportsystem, beispielsweise einen Rollenförderer, im Hafenbereich für die per Schiff eingehenden Boxen. Gleichzeitig zu den Bilddaten wird auch die vom Container ausgehende Strahlung gemessen.

Gibt es einen Verdachtsmoment im 2D-Bild, führt der Weg den Container zur nächsten Stufe in eine 3D-Anlage. Werden erhöhte Strahlenemissionen festgestellt, wird der Verdacht mittels einer Nuklid-Identifikationsstufe analysiert. Kann ein bestehender Verdacht weiterhin nicht aufgeklärt werden, so muss der Container geöffnet und manuell untersucht werden.

Ergebnisübermittlung

Das aktuelle Konzept sieht vor, die gefundenen Ergebnisse gemeinsam mit den deklarierten Containerdaten und vom Operator identifizierten, verdächtigen Bereichen und Kommentaren in XML-Dateien abzulegen. Diese Datei enthält auch einen Link auf die Messdaten. Diese werden aufgrund ihres großen Volumens nicht in der XML-Datei abgelegt. Diese Daten werden über das Hafeninformationssystem an die amerikanischen Behörden übermittelt, die auf dieser Basis die erzeugten Bilddaten interpretieren und eine abschließende Beurteilung vornehmen.

Informationen und Wirtschaftlichkeit

Das Informationssystem stellt die für die Durchführung eines 100-Prozent-Scanning benötigten IT-Systemkomponenten im Rahmen eines Demonstrators bereit. In einem ersten Schritt wurde die Architektur für das Informationssystem entwickelt. Weitere Projektbestandteile sind Tools für die Ermittlung der Investitions- und Betriebskosten, weitere Verwertungsmöglichkeiten der Scanninglösung und mehr. Schon dieser kurze Einblick in das Projekt deutet an, wie komplex die Anforderungen sind.

Büro-, Sanitär-, Lagercontainer

Fritz Giesecke
Container - Handel - Umrüstung

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



GANZ SCHÖN INNOVATIV. GANZ SCHÖN INTERNATIONAL.



UNITAINER
Trading GmbH

Schluisgrove 1
21107 Hamburg
Tel.: (0 40) 30 08 98-0
Fax: (0 40) 30 08 98-10

mycontainer@unitainer.de

FÜR JEDEN EINSATZ DEN RICHTIGEN CONTAINER

Vehicles-World-Online

Wissen, was bewegt! ←

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



CO*OPERATOR GmbH Bremen



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

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

Container Transport & Logistic GmbH

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


ZENTRALER TEIL



**Außergewöhnliches Raumgefühl:
Mit Containern am Spreader
gilt es, kompetent zu rangieren.**

DER PERIPHERIE

Hamburger Depotbetrieb CST: Dienstleistungsspektrum rund um den Container



Porträt. Er ist praktisch und wird rund 31 Mio. Mal überall auf der Welt genutzt: Der Seecontainer hat seit Ende der 60er-Jahre die Logistik regelrecht revolutioniert. Eine Stahlbox, die sich dank seiner immer gleichen Eckbeschläge mit entsprechendem Equipment problemlos handeln und stapeln lässt. Das Erfolgsgeheimnis des Ladungsträgers ist gewissermaßen seine ISO-normierte Einfachheit. Einfach ist allerdings lediglich der Container selbst.



Die Gesamtstaplerhöhe
des neuen Staplers
beträgt über 16 m.

Arndt Reibold
(Zeppelin), Toni Jakat
(Seaco), Theo Chronis
(CST) und CST-Geschäfts-
führer Markus Volkmar
bei der Übergabe des
neuen Geräts.



Die Peripherie rund um den Container ist überaus komplex! So muss ein Seecontainer nicht nur be- und verladen werden. Um diese Aufgaben überhaupt erfüllen zu können, benötigt die auf den ersten Blick so simple Stahlbox beispielsweise Wartung, Service und Pflege. Und sie muss gelagert werden, wenn sie mal gerade nicht im Einsatz ist.

Aufgaben, die von Containerdepots übernommen werden, die zahlreich in den Seehäfen aber auch im Hinterland zu finden sind. Ein traditionsreiches Hamburger Unternehmen ist die Hamburger CST Container-, Speditions- und Transportgesellschaft mbH.

Der Standort

Ansässig in Hamburg Wilhelmsburg in unmittelbarer Nähe zum Hafen und zu zwei Autobahnen begleitet das Unternehmen die beispiellose Erfolgsgeschichte des Containers seit 1984. Das Familienunternehmen wird von Helmuth und Markus Volkmar geleitet. Das Firmenareal ist 12.000 m² groß. Dazu kommt ein Werkstattkomplex mit sieben Mitarbeitern, die alle anfallenden Reparaturen rund um den Container erledigen. Weitere elf Mitarbeiter sind im Backoffice beschäftigt.



Überzeugende Servicequalität

Einer der größten und zugleich langjähriger Kunde von CST ist die Seaco International Leasing GmbH. Der Containervermieter hat nicht weniger als 1 Mio. TEU im Bestand. Die werden an Reedereien und Logistiker in aller Welt verleast. „Um diesen diversifizierten Containerpool kontinuierlich einsatzbereit zu halten, verfügen wir über ein weltweites Netzwerk von Depotbetrieben, die in unserem Auftrag die Container annehmen sowie ausliefern, lagern und gemäß gängiger Industrienormen estimieren und reparieren“, sagt Toni Jakat, verantwortlich für die Depot Operations bei Seaco.

Langjährige Zusammenarbeit

Am Standort Hamburg arbeitet man aufgrund der überzeugenden Servicequalität im Bereich Wechselbrücken und Seecontainer mit dem Unternehmen CST zusammen. Seit 1989 trägt CST zu einer umfänglichen Betreuung der mehrere Tausend Wechselbrücken umfassenden Flotte, die der Leasingdienstleister im Bestand hat und die u. a. an namhafte Paketdienstleister vermietet werden, bei. Hier sind die Anforderungen an die Spezialisten von CST höher als bei den Seecontainern.

Hält sich bei diesen die technische Komplexität in Grenzen, sieht das bei den Wechselbrücken anders aus. Hoch-



ENNSHAFEN

**DAS RÄDERWERK
DER LOGISTIK**

www.ennshafen.at

ConTraiLo
Container | Trailer | Logistik

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

IBS

www.container-filler.com



beanspruchte, klappbare Stützbeine und Rolltore mit viel beweglicher Mimik, sind deutlich anfälliger als ihre robusten, für die Weltmeere gemachten Schwestern.

Hohe Anforderungen

„Für uns ist es wichtig, dass gerade die neuralgischen Punkte bei den Wechselbrücken im Bedarfsfall schnell und fachgerecht repariert werden“, verdeutlicht Toni Jakat die hohen Anforderungen gemäß bestehender Unfallverhütungsvorschriften. Darüber hinaus verfügen alle Wechselbrücken von Seaco über eine GPS-Einheit, die ebenfalls regelmäßig auf ihre einwandfreie Funktion hin überprüft werden muss.

Kein Problem für CST und seine kompetenten Werkstattmitarbeiter. Die haben sich im Laufe der Jahre neben der Instandsetzung von Seecontainern auch auf die Reparatur von Wechselbrücken spezialisiert und kennen die Ansprüche längst in- und auswendig. Aber auch im Bereich der Seecontainer ist es nicht mit dem Vorschlaghammer getan. Ein Seecontainer muss jederzeit einen geschützten, sauberen und trockenen Transport der Ware gewährleisten. Die Containervermieter haben genaue Leitfäden und Reparaturvorgaben für die Depotbetriebe.

Kosten reduzieren

„Angesichts der Investitions-Kosten von etwa 2000 Euro für einen 20'-Standardcontainer ist klar, dass eine 800-Euro-Repara-

tur bereits am Rande der Wirtschaftlichkeit ist“, beschreibt Volkmar die Situation. Was genau sind die beanspruchten Teile eines Seecontainers? Volkmar: „Das sind zum einen Staplerschäden, die beim Be- oder Entladen entstehen, dann haben wir es regelmäßig mit Punktüberbelastungen zu tun und außerdem gibt es relativ häufig Schäden im Bereich des Unterbodens. Alles in allem Schäden, die sich mit verhältnismäßigen Kosten beseitigen lassen.“ Einen deutlichen Anstieg in Sachen Reparaturanfälligkeit gibt es bei Containern, die im ShortSea-Bereich eingesetzt werden. Hier dauert eine Seereise nicht sechs Wochen, sondern im Schnitt zwei Tage. Entsprechend häufiger müssen die Container angefasst werden. Und da es in Häfen schon mal ruppig zugeht, nehmen auch die Schäden zu.

Objektivität und Vertrauen

Nicht selten kommt es zu Konflikten, wenn es darum geht, die Kostenübernahme zu regeln. Was fällt in den Bereich der normalen Abnutzung, wann liegen Gewaltschäden vor oder gibt es gar Reparaturen, die in einem solchen Umfang gar nicht hätten durchgeführt werden müssen?

„Die subjektive Betrachtung objektiver Sachverhalte bedarf in einzelnen Fällen das Hinzuziehen von Gutachtern“, erklärt Jakat. Umso wichtiger sei es, mit leistungsfähigen Depotbetrieben vertrauensvoll zusammenzuarbeiten. Genau das sei auch bei der Zusammenarbeit mit CST der Fall.



**Das Hamburger
Containerdepot CST
lagert, reinigt,
repariert und handelt
mit Containern.**

Gefragte Reifencontainer

Erhebliche Auswirkungen auf die Lebensdauer eines Containers, aber auch einer Wechselbrücke, hat auch die Art und Weise des Handlings. Wird der Spreader oder die Aufnahmevorrichtung erst dreimal vergeblich vor die Eckbeschläge geknallt, bevor der Container aufgenommen werden kann oder gibt es ein perfektes Zusammenspiel von Mensch und feinfühlig funktionierender Technik? Die CST-Mitarbeiter kennen sich aber nicht nur mit der Wartung und Reparatur von Containern bestens aus. Weitere Geschäftsfelder sind der Umbau und der Handel mit Containern. U. a. verantwortlich für dieses Geschäftsfeld ist CST-Prokurist Theo Chronis.

„Was den Umbau angeht, wird in unserer Werkstatt alles umgesetzt, was der Kunde will“, so Chronis. Das können Bürocontainer ebenso sein, wie Container, die beispielsweise für den Einbau von Stromaggregaten vorbereitet werden müssen. Ein häufig bei CST nachgefragtes Produkt sind sogenannte Reifencontainer. Hier dient der Leercontainer als Basis für ein Reifenlager. Chronis: „Diese mit speziellen und robusten Regalen ausgerüsteten Container fassen bis zu 280 Pkw-Räder und wurden von uns für Autohäuser und Reifenhändler entwickelt, die damit ihre geschützte Fläche für die Lagerung von Winterreifen kostengünstig steigern können.“

Vehicles-World-Online

www.vehicles-world-online.de

www.indatamo.com

www.nfm-verlag.de

www.kran-und-hebetechnik.de

www.contrailo.de

www.in-fbll.de

LEISTUNGSFÄHIGER CONTAINERHÄNDLER

So ein 40'-Container ist nicht gerade handlich! Eine solche Box zu bewegen, setzt ein leistungsfähiges Gerät voraus. Das gilt ganz besonders im Depotbetrieb. Hier müssen Container im Regelfall bis zu sechs Lagen hoch gestapelt und nicht selten unter beengten Bedingungen gehandelt werden. Ohne spezielle Leercontainerstapler ist das nicht darstellbar. Zu den leistungsfähigsten Geräten dieser Spezies gehört die Hyster-Leercontainerserie H16.00-22.00-XM-12EC. Die Geräte dieser Baureihe können Traglasten zwischen 7 und 9 t bewältigen. Die stärkste Variante ist damit locker in der Lage, zwei 40'-Container mit einem Hub zu bewältigen. Auch bei der Stapelhöhe, ein weiteres wichtiges Leistungskriterium, hat die Baureihe einiges zu bieten: Bei normal hohen Containern (8'6") können zwei auf sechs hoch gestapelt werden. Bei Highcubecontainern (9'6") können immerhin noch zwei auf fünf Lagen gestapelt werden. Damit beträgt die Gesamtstapelhöhe 16.450 mm. Die Baureihe, die sich mittlerweile in der dritten Generation befindet, verfügt über zahlreiche innovative Features. Selbst im Handling von Doppelcontainern erreichen die Geräte eine durchschnittliche Hubgeschwindigkeit von 0,51 m/s. Innovativ ist auch die Vista-

Kabine. Sie zeichnet sich durch Ergonomie, Bedienkomfort,

einen geringen Geräuschpegel und herausragende

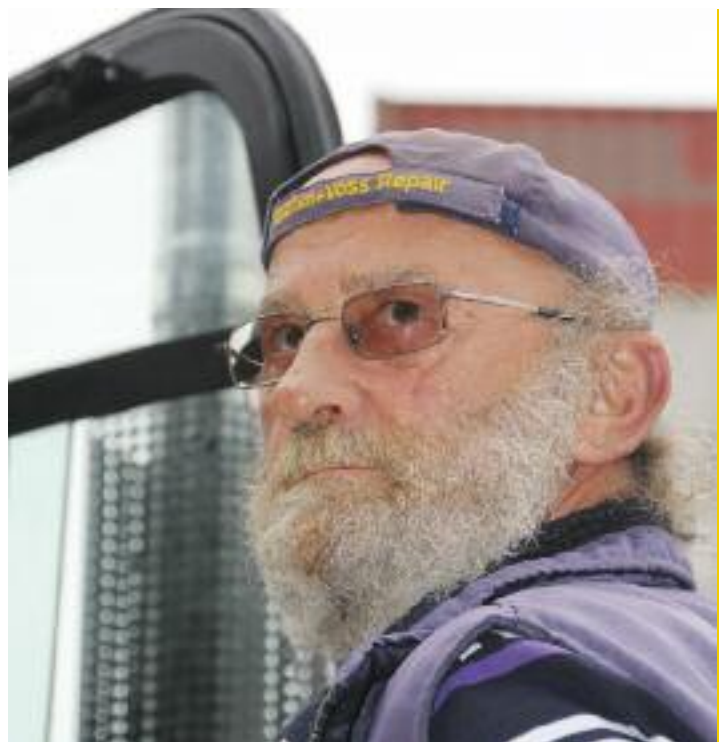
Sicht aus. Für einen leichten Wartungszugang kann die Kabine hydraulisch geneigt werden. Für die notwendige Kraft sorgt ein

Cummins-Motor mit 6,7-l-Hubraum und einer Leistung von 172 kW (230 PS). In Sachen Containerhandling bietet die Baureihe ein vielseitiges Spektrum an Möglichkeiten. So kann der teleskopierbare 20- bis 40'-

Seitenspreader mit vier Containeraufnahmesystemen ausgestattet werden. Maximale Flexibilität bieten die doppelt horizontal angeordneten Twistlocks. Dieses System ermöglicht auch einen Eingriff in eng be-

einanderstehenden Containerblöcken.

einanderstehenden Containerblöcken.



Depotleiter Meyer ist für die reibungslosen Abläufe im Depot verantwortlich. (Fotos: CST, Hyster, sk)

Neuer Leercontainerstapler

Aufgrund ihrer Abmessungen und Gewichte setzt das Handling von Containern eine spezielle Technik voraus. Entsprechend hoch sind die Anforderungen an die eingesetzten Stapler. CST hat gerade in einen neuen Leercontainerstapler aus dem Hause Hyster investiert. Ein Hersteller, mit dem das mittelständische Familienunternehmen sehr gute Erfahrungen gemacht hat und von dem mittlerweile vier Geräte unterschiedlicher Traglastklassen im Einsatz sind.

Neuzugang ist ein Hyster-Leercontainerstapler H22.00-XM-12EC. Mit dem leistungsfähigen Gerät lassen sich Stapelhöhen von zwei auf sechs bei 8'6"-Containern bzw. zwei auf fünf bei 9'6"-Containern darstellen. Besondere Anforderungen gibt es mit Blick auf die Wendigkeit. „Wir lagern auf einer Gesamtfläche von rund 12.000 m²; für die optimale Ausnutzung muss entsprechend dicht gestapelt werden“, erläutert Depotleiter Meyer das Problem.

Optimale Flächennutzung

Eine Herausforderung, die sich mit dem neuen Leercontainerstapler sehr gut bewältigen lässt. Das Gerät hat einen Radstand von 4500 mm und erfordert beim Handeln von 40'-Containern eine Arbeitsgangbreite von gerade mal 14 m. „Allerdings sollte das Rangieren unter solch



Das neue CST-Gerät verfügt über einen Elme-582-Spreader mit speziell modifizierten Twistlocks für Wechselbrücken (Swap Body).

Spezialisten am Joystick: Die Staplerfahrer müssen jederzeit den Überblick behalten.



beengten Verhältnissen geübten Staplerfahrern vorbehalten bleiben“, ergänzt der CST-Depotleiter.

Spezieller Spreader

Eine Besonderheit des neuen Staplers ist seine Spreaderverriegelung. Mit der müssen sich nicht nur Standardcontainer anfassen lassen, sondern auch die bereits erwähnten Wechselbrücken. Die sind einige Zentimeter breiter als ein Seecontainer. Aus diesem Grund sind die Eckbeschläge etwas nach hinten versetzt. Das setzt spezielle Twistlocks voraus.

„Das neue CST-Gerät verfügt über einen Elme-582-Spreader mit speziell modifizierten Twistlocks für Swap-Body-Container“, erläutert Arndt Reibold von Zeppelin die eher ungewöhnliche Aufnahmevorrichtung. Reibold ist deutschlandweit für den Vertrieb von Schwerlaststaplern der Marke Hyster zuständig. Zu-

gleich kennt der Diplom-Kaufmann die Technik der Geräte bis ins Detail. Das macht den Vertriebsprofi zu einem kompetenten Ansprechpartner, nicht nur für die Containerbranche.

Sorgfältige Gerätewahl

Der Grund dafür liegt auf der Hand: Gerade bei den Großgeräten über 8 t Traglast geht es auf der einen Seite um erhebliche Investitions-Summen und auf der anderen Seite um teilweise sehr kundenspezifische Anforderungen. Um Fehl-Investitionen zu vermeiden, müssen Vertrieb und Kunde ein Gerät sehr gewissenhaft konfigurieren. „Das setzt fundierte technische Kenntnisse, aber auch genaue Kenntnisse der jeweiligen kundeninternen Arbeitsprozesse voraus“, sagt CST-Chef Volkmar. Mit der Betreuung durch das Haus Zeppelin war der Hamburger Containerprofi auch bei dieser Investition wieder sehr zufrieden.



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

Kameras als **WERKZEUG**

Ratgeber. Messende Wärmebildkameras sind ein Werkzeug, das mehr als nur Bilder liefern kann. Sie zeigen Dinge, die mit bloßem Auge nicht erkennbar sind und können so helfen, auf Schiffen, an Fahrzeugen und Containern Schäden zu verhindern.

Messende Wärmebildkameras machen nicht nur aus unterschiedlichen Temperaturen ein Bild, sondern ermöglichen gleichzeitig relativ genaue Messungen der Temperatur des jeweiligen Materials. Am Beispiel von Wärmebildkameras des Unternehmens Flir gibt die Trauthoff Infrarot- & Sicherheitstechnik einen Einblick in die Möglichkeiten.

Das Einsatzspektrum

Der wohl bekannteste Verwendungszweck für messende Wärmebildkameras ist die Bauthermografie zum Auffinden von Wärmeverlusten an Gebäuden. Ein weiteres Einsatzfeld ist die Elektrothermografie. Hier kommen Speditionen und die Schifffahrt besonders ins Spiel: Defekte Sicherungen und gelockerte Kabelverbindungen lassen sich erkennen. Indem so kleine Mängel aufgedeckt und beseitigt werden, lassen sich große Schäden leichter verhindern. Brände auf Schiffen sind hier ein Beispiel.

Für Schiffe, Lkw und Container

Speditionen können unnormale Wärme bei Bremsanlagen oder auch gerissene Bremscheiben erkennen. Aber auch ein Container, dessen Ladung sich in einer chemischen Reaktion befindet und der sich bis zum Brand hin erhitzt, kann von außen erkannt werden. Auch mechanische Beanspruchungen zeigen sich in einer Erhöhung der Temperatur. Manches Mal ist nur etwas zu wenig Öl im Spiel, sodass es zu Reibung kommt, die letztendlich zu einem Ausfall eines Teils und damit zum Stillstand einer Anlage führt. Ebenso können Wärmebildkameras als Rettungsgerät in verrauchten

Messende Wärmebildkameras können wichtige Anhaltspunkte geben.

Räumen oder zum Auffinden von Personen im Wasser genutzt werden.

Welche Wärmebildkamera für wen

Die Preisspannen der diversen Wärmebildkameras sind hoch und werden mit den Leistungsunterschieden begründet. Wesentliche Faktoren sind die Anzahl der Messpunkte (Pixel) und die Ausstattung der Kamera, wie z. B. welchen Temperaturbereich

mehr können als benötigt wird, sie sollte aber auch nicht unterdimensioniert sein, damit auch zukünftige Aufgaben übernommen werden können. Klar ist, ein hauptberuflicher Thermograf oder Gutachter müssen bei dem Kauf einer Wärmebildkamera andere Maßstäbe bei der Auswahl ansetzen als z. B. ein Reeder oder Spediteur. So kann eine Wärmebildkamera von 3500 oder auch schon 2500 Euro laut Trauthoff durchaus als Werkzeug für Sicherheit von Schiff und Ladung oder von Fahrzeugen und Gefahrgut ausreichen. Der Spezialist empfiehlt jedoch, die kleinen Modelle ab 995 Euro im Zusammenhang mit Schiffen eher als Rettungsmittel vorzuhalten.

Die Technik richtig nutzen

Wie so oft, gilt auch bei Wärmebildkameras: Das beste Werkzeug kann nur dann Nutzen bringen, wenn ein Fachmann es einsetzt. Haben z. B. zwei Sicherungen eine Temperatur von x °C und eine dritte Sicherung weist y °C auf, dann ruft der Nichtfachmann sofort den Notstand aus, während der Fachmann vielleicht feststellt, dass alles seine Richtigkeit hat.

Ein gründliches Studium der Bedienungsanleitung und entsprechende Fachkenntnisse sind also unabdingbare Voraussetzung für erfolgreiches Arbeiten mit der Wärmebildkamera. Noch ein Tipp von Trauthoff: Besser ist in jedem Fall ein Lehrgang, wie ihn z. B. ein mit Flir verbundenes Unternehmen anbietet. Weitere Details und Informationen zu messenden Wärmebildkameras gibt es bei der Firma Trauthoff.

Anzeige

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



Starke Partner für die Feuchtemesstechnik in Transport und Lagerung



deckt sie ab und wie empfindlich unterscheidet sie, liefert sie auch digitale Bilder, können Videoaufnahmen gemacht werden, usw. Ebenfalls preisbestimmend ist auch die Optik. Wichtig für die Auswahl ist daher der geplante Einsatzbereich.

Wer hier im Vorfeld analysiert, kann teure Fehlentscheidungen vermeiden. Trauthoff rät: Die Wärmebildkamera sollte nicht viel



Containeranlagen: 53 und 68 m²
Sanitärcontainer: 3,5, 4 und 6 m lang
gebr., in gutem Zustand
Containermöbel gebr.: Stühle, Tische,
Schränke, Spinde, Betten, Kühlschränke...
Tel.: 09 11/762754 · Fax: 09 11/762761

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



www.contrailo.de

Container
Trailer
Logistik

K&H Verlags-GmbH
Wilhelm-Giese-Straße 26
27616 Beverstedt
Tel.: +49 (0) 47 47/87 41-0

SAUBER: TANK SEI



Lebensmittel, chemische Erzeugnisse und vieles mehr: in Tankcontainern reisen unterschiedlichste Güter in den globalen Handelsströmen. Egal, um welche Waren es dabei letztlich geht, am Ende des Transports haben alle etwas gemeinsam: Der Tankcontainer muss wieder neutral und sauber

für den nächsten Transportauftrag sein. Gemeinsam mit dem Tankcontainerspezialisten Wieland Korkowsky von der TWS Tankcontainer-Leasing GmbH & Co. KG gibt ConTraiLo einen Einblick in die Vielfalt der Dienstleistungen am Tankcontainer. Damit der Zustand der Spezialcontainer stets den Anforderun-

DANK!



Rat. Neutral und sauber – auf diese Eigenschaften hat der nächste Auftraggeber Anspruch, der seine Produkte in einem Tankcontainer transportieren möchte. Entsprechend hoch sind die Anforderungen an die Reinigung. Der Service für die Qualität der Spezialcontainer beginnt aber bereits vor dem ersten Transport.



gen genügt und die Wege zur nächsten Verladung nicht zu lang sind, ist in Industriegebieten vielerorts ein breites Feld an Serviceleistungen für Tankcontainer zu finden.

Aufgrund einer Vielzahl von Tankcontainerausführungen sind die Routearbeiten breit gefächert. In einigen Fällen können

nur Spezialwerkstätten angefahren werden, die z. B. nur die Gas- oder Reefer-Tankcontainer warten können. Einige Großbetriebe warten die Tankcontainer in eigenen Werkstätten. Der Qualitätscheck beginnt aber bereits früher. Schon während der Neubauphase wird gerne ein Überwachungsprogramm gestar-



tet. Dieses stellt in Schrift und Bild dar, wie weit die Produktion fortgeschritten ist. Selbst kleine Verzögerungen werden gemeldet und reklamiert. Das entspricht auch einer Kontrollfunktion gegenüber dem Hersteller.

Doppelte Abnahme

Eine Endabnahme findet im Prinzip dann zweimal statt, einmal durch den Surveyor vor Ort und anschließend durch den Käufer, also z. B. ein Spediteur, ein Transportunternehmen oder eine Leasingfirma. Diese Baubegleitung ist somit wie ein verlängerter Arm des Auftraggebers und gibt

ihm die Möglichkeit, Produktionsverzögerungen oder Lieferantengpässe schneller zu erkennen. Im späteren Betrieb sind für den Tankcontainer dann gleich mehrere Stationen nach einer Rundreise zu berücksichtigen: das Depot, die Reinigung und die Werkstatt. Der erste Schritt ist dabei die Unterscheidung zwischen Einweg- oder Wechselverkehr. Direkt bei der Einfahrt in ein Depot gilt es, verschiedene administrative Daten festzuhalten: Datum, Uhrzeit, Tankcontainernummer, Vorprodukt, Gefahrgut oder nicht, gereinigt, ungereinigt, äußerliche Beschädigungen etc. Gleichzeitig erteilt der Staplerfahrer die Anweisung zum Absetzen. Je nach Zustands-

**Equipment wie Tankcontainer
müssen regelmäßig gereinigt
und geprüft werden.**



bericht stehen für die Container nun weitere Schritte auf dem Programm. Geht ein Tankcontainer ungereinigt ein, informiert das Depot die Reinigungsanlage. Bevor hier die Routinearbeit beginnen kann, kontrollieren die Spezialisten den Tank auf Restprodukte. Sind die enthaltenen Restmengen zu groß, setzt sich das Reinigungsteam mit dem Auftraggeber in Verbindung. Nach dessen Zusage kann das Team dann eine Entsorgung einleiten. Auch wenn unbekannt ist, welches Produkt im Tankcontainer war, nehmen die Mitarbeiter Kontakt zum Auftraggeber auf, um nach einem Produktdatenblatt zu fragen – ein zusätzlicher Vorgang, der letztlich die Abläufe verzögern kann.

Individuelle Zulassungen

Wichtig ist auch: Die Reinigungsanlagen dürfen bzw. können nicht alle Produkte reinigen. Da jede Anlage unterschiedliche technische Ausstattungen und jeweils individuelle Zulassungen hat, sollten Kunden separat klären, ob die notwendige Reinigung überhaupt möglich ist. Am Ende der Reinigung stellt das Team ein Reinigungszertifikat aus, das European Cleaning Document, oder kurz ECD. Eine Nachkontrolle im erkalteten Zustand erfolgt in der Werkstatt. Stellt sich hier heraus, dass der Kessel nicht sauber ist, müssen die Beteiligten klären, wie die restlichen Spuren beseitigt werden können. Restspülwasser kann manuell ausgewischt oder auch ausgedämpft werden.

Sicherheitscheck

Starke Stahlverfärbungen, Produktlinien und feste Reste muss das Team eventuell manuell entfernen – sofern eine automatische Reinigung dies nicht schafft. Allerdings sind manuelle Arbeiten aufwendig und teuer. Zum Werkstattdienst gehört auch die Sicherheitsprüfung. Die Spezialisten bauen neue Dichtungen zwischen Armaturen und Tankflansche und legen eine neue Domdeckdichtung ein. Die demontierten Ventile werden gleichzeitig auf Funktion überprüft. Danach erfolgt der kleine Drucktest mit 0,5 bar. Zur Kontrolle werden die Ventilsitze noch „abgeseift“. Entstehen Blasen, so ist an dieser Stelle mit einer Leckage zu rechnen. Ob nur eine Druckdampfheizung oder kombiniert mit einer Warmwasserheizung: Auch der Heizungstest ist wichtig.

Einweg mit Unterschieden

Der nächste Schritt sind die angezeigten Beschädigungen am Tankrahmen oder der Isolierung. Die Reparaturen erfolgen nach ITCO-Standard. Das heißt, es gibt Vorgaben, nach denen es zwingend erforderlich ist, die beschädigte Stelle instandzusetzen. Dabei ist der Grundsatz: Wenn die Sicherheit nicht mehr gegeben ist, muss repariert werden.

IMPRESSUM

Verlag:	K&H Verlags-GmbH Wilhelm-Giese-Straße 26 · 27616 Beverstedt Tel.: (0 47 47) 87 41-0 · Fax: (0 47 47) 87 41-2 22	
Redaktion:	H. Peimann (Chefredakteur)	Tel.: (0 47 47) 87 41-3 01 hpeimann@contrailo.de
	Frank Heise	Tel.: (0 47 47) 87 41-2 50 fheise@contrailo.de
	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
	Anna Hahn	Tel.: (0 47 47) 87 41-4 17 ahahn@contrailo.de
Redaktions- assistentz:	Sandra Schramm	Tel.: (0 47 47) 87 41-2 44 sschramm@contrailo.de
	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
	Marleen Rauschenberger	Tel.: (0 47 47) 87 41-4 07 mrauschenberger@contrailo.de
	Alexander Bigaj	Tel.: (0 47 47) 87 41-3 11 abigaj@contrailo.de
		Fax: (0 47 47) 87 41-4 22 eMail: info@contrailo.de
Layout:	Sandra Wilckens, Sabine Peimann, Svenja Naubert, Regina Köhnken, Jasmin Mahnken, Monika Zupke, Corinna Kahrs, Ronja Müller	
Mitarbeiter:	Gaby Preuschoff, Bianca Peimann, Elke Stern, Jens Rademaker, Gudrun Renken, Jeannette Temrowski, Jakob Diring, Carmen Bartsch, Ines Heidl, Jessica Haase, Sören Krajewski, Niklas Städtler	
Satz/Lithos:	K&H Verlags-GmbH Wilhelm-Giese-Straße 26 · 27616 Beverstedt	
Vertrieb:	Vehicles-World-Online GmbH · 27616 Beverstedt	
Verlagsleitung:	S. Peimann	
Druck:	SKN · Stellmacherstraße 14 · 26506 Norden	
Erscheinungsweise:	11x im Jahr	

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

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

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



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



Fachwissen erforderlich: Fertigung und Reparatur von Tankcontainern. (Fotos: Büteführ, TWS)

Ungereinigte Tankcontainer aus dem Einwegverkehr werden ebenso einem Check zwischen den Transporten unterzogen. Die Methoden sind unter Berücksichtigung der höchsten Sicherheit ähnlich. Jedoch muss das Team im Vorwege die Produkteigenschaften überprüfen, damit der Werkstattmitarbeiter weiß, wie er sich zu verhalten hat. Dann kann der Mitarbeiter die Checkarbeiten, auch unter Berücksichtigung von Gefahrgut, unter Vollschutz vornehmen. Der Drucktest auf Dichtigkeit erfolgt hier statt mit Luft mit Stickstoff.

Vorsorgecheck für Tankcontainer

Alle zweieinhalb beziehungsweise fünf Jahre steht eine WHP (Wiederholungsprüfung) auf dem Plan. Nach einer Innenbesichtigung des Tanks demontieren die Spezialisten alle Armaturen und prüfen die Funktion. Den Tank setzen sie für einen vorgeschriebenen Zeitraum unter Druck. Der Prüfer einer Klassifikationsgesellschaft dokumentiert alle Ergebnisse und erteilt im Anschluss mit einem Stempelschlag und Datum am Typenschild die Betriebsgenehmigung. Zusätz-

lich stellt er ein Prüfzertifikat aus. Gleichzeitig erfolgt auch die Container Safety Convention (SCS), also die Kontrolle, ob die äußerlichen Rahmenteile in der ISO-Norm liegen. Ist das Ergebnis positiv, dokumentiert der Prüfer dieses ebenfalls per Einschlag. Der Ablauf bei der fünfjährigen WHP ist ähnlich. Nur die Druckprobe erfolgt hier mit Wasser.

Standard bis Spezialfall

Die Werkstätten führen aber nicht nur Routinearbeiten aus. Je nach Tanktyp T1 bis T22 gibt es eine große Vielfalt an Armaturen und deren Kombinationsmöglichkeiten. Die kundenspezifischen Anforderungen sind oft sehr anspruchsvoll. Ob es sich um eine besonders gute Isolierung handelt, die nachträglich aufgebracht werden soll oder ob ausgefallene Armaturen gesetzt werden sollen – um die jeweilige Lösung umzusetzen, ist eine genaue Beschreibung gefragt, damit die Werkstätten die Modifikationen ausführen können. Technisch gesehen sind Sonderwünsche eine willkommene Abwechslung – und wie die Praxis zeigt, gibt es stetig neue Ideen, damit Absender, Empfänger oder Lagerist störungsfrei arbeiten können. An dieser Stelle ist meist viel Phantasie gefragt.

Gemäß den Vorschriften

Unter Einbeziehung der Klassifikationsgesellschaft können auch Änderungen am Tank vorgenommen werden. Eine separate Abnahme ist dann in jedem Fall notwendig, damit der Betreiber sichergehen kann, dass alles mit den Vorschriften konform geht. Ein großer Teil der Reparaturen befasst sich schließlich mit dem Thema Unfallschäden. Rein rechnerisch steht hier dann letztlich einfach der Restwert dem Reparatur-Kostenaufwand gegenüber.



Schneller Umschlag: Reachstacker im Depot.