

Ein Container zum Zusammenfallen

ERFINDUNG Klappbare Container und ein neues Konzept für Binnenschiffe sollen den Transport über Wasser verändern.

Rolf Zamponi
Kiel

Das Anmelden von Patenten gehört für Maschinenbau-Ingenieur Udo Wulf (56) fast schon zum Alltag. Bereits vor mehr als drei Jahrzehnten beaufsichtigte er den Bau der jetzt auszumusternden Lenkwaffenzerstörer der Deutschen Marine in den USA. Zuletzt leitete er bei HDW in Kiel die Entwicklungsgesellschaft für die brandneuen Brennstoffzellen-U-Boote. Allein 3500 Schiffsentwürfe er- oder bearbeitete das Hamburger Ingenieurbüro Schiffko, an dem Wulf Mitgesellschafter ist. Die Erfindungen häuften sich. „Doch ich war stets so ausgelastet“, bekennt der Kieler, „dass ich sie nie weiterführend nutzen konnte.“

Das tut er jetzt. Denn mit drei Partnern hat Wulf im Oktober des vergangenen Jahres die Frank-

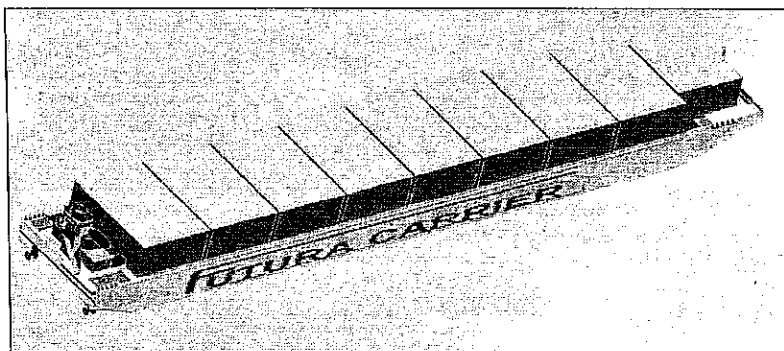
furter Firma New-Logistics mit Büros in Kiel und Hamburg gegründet. Ihre beiden Konzepte, die auch auf Patenten Wulfs beruhen, sollen den Containertransport per Lkw und Bahn entscheidend verändern.

Bei Wulfs Smartbox geht es um einen auf ein Viertel der Höhe von 2,65 Meter zusammenfaltbaren für den Lkw-Transport geeigneten Wechselbehälter, der statt der 4,6 Tonnen eines normalen Standardcontainers nur 2,4 Tonnen wiegen wird. Bereits bis zum Jahresende sollen 300 bis 400 der Behälter fertig sein. „Wir reden mit 15 Firmen, die sie versuchsweise nutzen wollen“, versichert Wulf.

Die Vorteile der in Sandwich-Bauweise, teilweise mit Kunststoffschaum ausgeführten Boxen sind für den Ingenieur deutlich: Der Transport der Leichtgewich-

„Der erste Bauvertrag wird nicht mehr lange auf sich warten lassen.“

te verschlingt weniger Diesel. Und: Bei Leertransporten passen vier statt ein Behälter auf einen Lastwagen. „Vor allem für den kombinierten Verkehr auf Bahn und Straße bieten die Behälter Vorteile“, urteilt Hans-Jürgen Willam, der als international tätiger Speditionsexperte New-Lo-



Neue Schiffe für Container: Demnächst soll mit dem Bau der Platzsparenden Schiffe begonnen werden.

gistics berät. „Beim Abstellen der leeren, zusammengefalteten Boxen sparen die Transporteure zudem teure Lagerflächen.“

Ausgehend von den Wechselbrücken will Wulf 2004 mit der Serienfertigung beginnen und bis 2005 die Box auch als Seecontainer anbieten. Produziert werden soll langfristig in Asien, schon um den weitgehend von China bestimmten Weltmarktpreis von 1300 bis 1500 Dollar je 20-Fuß-Standardcontainer zu erreichen.

Noch in diesem Jahr begonnen werden soll auch mit dem Bau eines Binnenschiffstyps, der auf dem Rhein bis zu 640 Container mit 25 Stundenkilometern tragen wird. Der im Baukastensystem

konstruierte Futura Carrier wird aus drei standardisierten Teilen zusammengefügt. Den in 20 Minuten austauschbaren Antrieb, das Wohnmodul oder auch die Brücke fertigen Zulieferer. Systemführer ist die Con-Mar Ingenieurtechnik in Brake, die als Werft und Vertragspartner von New-Logistics den Zusammenbau der Schiffe übernimmt.

Im Vergleich zu konventionellen Binnenschiffen, die heute durchschnittlich 52 Jahre alt sind und für den Transport von Torf, Kohle oder Kies konstruiert wurden, soll der Futura Carrier mit 640 Stellplätzen sechs Millionen Euro kosten, ein konventionelles Binnenschiff mit 50 Stellplätzen dagegen etwa zwei Millionen Euro. Der Containerstellplatz der Neuentwicklung liegt mit 10 000

Euro Baukosten also maximal halb so hoch wie der auf einem Feederschiff für Container.

Als Innovation des neuen Typs gilt seine Luftblasenschmierung. Deren Bläschen gleiten den Schiffsboden entlang und werden von quer eingebauten Belüftern eingefangen und wieder ausgestoßen. „Wir verwenden dazu eine Anlage ähnlich einem Sprühstein im Aquarium“, erklärt Ingenieur Wulf.

Die Kosten für die Schmierung, die das Schiff deutlich leichter manövrieren lässt, sollen in zwei bis drei Jahren durch einen niedrigeren Verbrauch eingespart sein. Weiterentwickelt soll der Futura Carrier gar kurze Strecken an der Küste meistern. „Der erste Bauvertrag wird nicht mehr lange auf sich warten lassen“, meint Wulf.

Mitentscheidend für die Zukunft von New-Logistics wird dabei eine Aufstockung des Firmenkapitals sein. 50 Millionen Euro sollen in drei Jahren eingesammelt werden – vor allem von einem bis zwei strategischen Partnern. „Dafür kommt ein Produzent unserer Boxen oder auch ein Nutzer, also etwa ein Speditionsunternehmen, in Frage“, so Wulf. Eine Entscheidung soll in wenigen Wochen fallen. Und Mitte des Jahres soll der Verkauf von Genussscheinen für private Anleger beginnen. Die Mindestanlage: 1000 Euro.