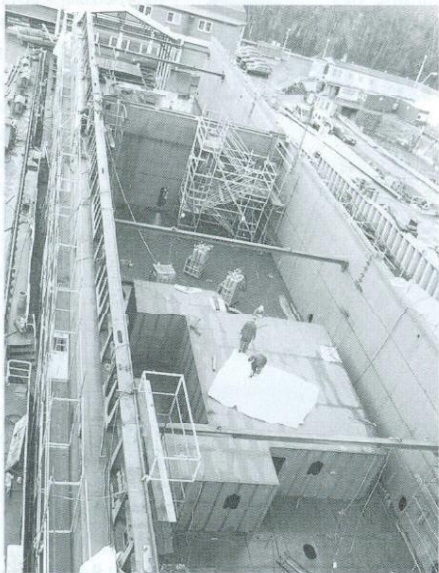


Nach den ersten vier Aufträgen und trotz Verzögerungen beim Futura Carrier-Typschiiff:

Auch Feeder-Reeder an Konzept interessiert

„Wir betreten technisches Neuland und hatten uns trotzdem ein sehr sportliches Ziel gesetzt“, räumt Dipl.-Ing. Udo Wulf (Foto), geschäftsführender Gesellschafter der New Logistics GmbH, Kiel, ein und zeigt sich optimistisch, dass die Indienststellung des von der dem Mehrheitsgesellschafter nahe stehenden BWK Schiffsinvest MS „RMS Kiel“ GmbH, Goldenstedt, bestellten Futura Carrier-Prototyps, dessen Bauausführung an die ConMar Ingenieurgesellschaft (ehemals Lühring-Werft) in Brake vergeben worden war, statt Ende dieses Jahres nunmehr Anfang März 2006 erfolgen kann.

Immerhin handele es sich bei dem am 4. Juni 2005 bei der von New Logistics-Mitgesellschafter Hans-Jürgen Vogt geführten Braker Werft auf Kiel gelegten innovativen Mehrzweckschiiff für die Binnen- und Küstenfahrt um eine Neuentwicklung, für die durch umfangreiche Tests bei drei verschiedenen Versuchsanstalten die Erfüllung der vorgegebenen Parameter nachzuweisen war und die auch durch die ständig erweiterten Anforderungen hinsichtlich des Fahrtgebietes und die damit verbundenen Forderungen der Klassifikationsgesellschaft Lloyd's Register zeitlich ins Hintertreffen geraten sei.

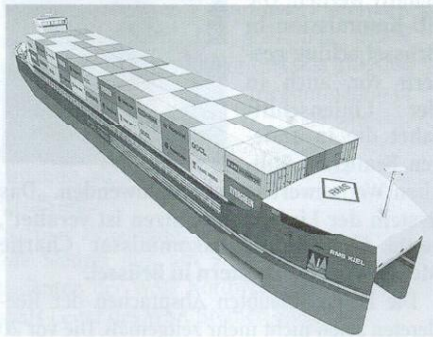


Voraussichtlich Mitte Februar zu Wasser: So präsentierte sich gestern der Prototyp „RMS Kiel“ auf dem reaktivierten Helgen in Brake

So sollte das im Rahmen einer Dreijahresscharter von der Rhein-, Maas- und Seeschiffahrtskontor GmbH, Duisburg, im Linienverkehr zwischen Boston/England und Würth am Oberrhein einzusetzende Schiff nicht nur auf Rhein und Ärmelkanal, sondern auch auf der Ostsee einsetzbar sein, was



besondere seegangsbedingte Festigkeitsanforderungen vor allem im Bug- und Heckbereich mit sich brachte. Nunmehr habe man jedoch die Termine für das erst vor einem Jahr bestellte Schiff (Bau-Nr. FC001) wieder auf einer akzeptablen Zeitschiene. Das Heck sei weitgehend montiert, der Aufbau liege bereits auf dem Schiff, und das Deckshaus soll zum Wochenende aufgesetzt werden, während die Bugsektion in der Halle komplettiert wird. Anfang Februar könne mit dem Stapellauf des 7,2-Mio.-Euro-Neubaus gerechnet werden, auf den anschließend die bereits von TTS in Bremen zugelieferten Lukendeckel aufgesetzt werden sollen, die im Unterauftrag von der Stahlbau Brandenburg gefertigt worden sind.

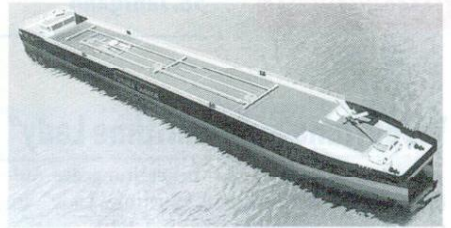


Für die Binnen- und Küstenfahrt zugelassen: der für RMS in Fahrt kommende Prototyp

Wie mehrfach berichtet, handelt es sich bei dem mit 2,2 Mio. Euro vom Bundesumweltministerium geförderten Futura Carrier-Prototyp um einen auch durch seine aufwendige Abgasreinigungsanlage (Partikelfilter plus SCR-Anlage mit Harnstoffeinleitung) besonders umweltfreundlichen Schiffstyp mit vier durch je 600-kW-MTU-Motoren angetriebenen Ruderpropellern für 12 kn, der bei einer Länge von 97,5 m, einer Breite von 13,60 m und einer Seitenhöhe von 5,70 m auf eine Tragfähigkeit von max. 3300 t bei 4,15 m Tiefgang kommt. Bei einem Laderauminhalt von 5000 cbm können neben Stück- und Schüttgut auch Container befördert werden, wobei die Stellplatzkapazität mit 220 TEU angegeben wird. Das für schwere Ladungen zu verstärkende Schiff erhält die Eisklasse 1 D.

Ebenfalls vom Umweltministerium – und zwar mit 1 Mio. Euro – gefördert wird bekanntlich auch der Bau einer Tankerversion des von New Logistics entwickelten Futura Carriers (THB vom 22.7.2005). Der von der Reederei Gerhardt & Deymann in Haren/Ems bestellte Binnentanker (ADNR-Typ: C) soll am 21. Dezember als Bau-Nr. FC 004 auf Kiel gelegt werden und Ende Juni 2006 als „Till Deymann“ in Fahrt kommen. Dabei handelt es sich um ein vom GL/SUK zu klassifizierendes Doppelhüllen-Binnenschiff von 109,80 m Länge, 11,45 m Breite, 5,15 m Seitenhöhe und 3,75 m Maximaltiefgang, das neun Ladetanks von zusammen 3375 cbm (97 %) erhält und mit je zwei je 338 kW leistenden CAT-C18-Dieselmotoren

toren vorn und achtern über vier Ruderpropeller (Durchmesser ca. 1 m) max. 18 km/h laufen soll. Die max. Zuladung inkl. Vorräte wird mit 3300 t angegeben.



Kiellegung am 21. Dezember: Binnentankerversion Futura Tanker TMS 1100

Ebenfalls um Binnenschiffe handelt es sich bei den beiden von der Reederei Helmut Schramm & Sohn, Brunsbüttel, bestellten beiden Binnenerzfrachtern des Typs Futura Carrier FC-MPC-975 für den Kupfererztransport für die Norddeutsche Affinerie von Brunsbüttel nach Hamburg, bei denen sich New Logistics nach Angaben von Wulf aufgrund des überzeugenden Konzepts gegen mehr als 20 Wettbewerber durchsetzen konnte. Die 97,50 m langen, 13,60 m breiten, 4 m bis Hauptdeck seitenhohen und max. 3 m tiefgehenden Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 2900 t, die mit vier je 330 kW leistenden Dieselmotoren über vier Ruderpropeller eine Geschwindigkeit von 18 km/h erreichen sollen, werden nach SUK-Vorschriften erbaut und erhalten eine Rumpfbescheinigung durch den GL. Die ca. 3,5 Mio. Euro teuren Schiffe, deren über drei Räume verteilter Laderauminhalt mit 2648 cbm angegeben wird, zeichnen sich u. a. durch gute Eisgängigkeit aus, die nach Angaben von Wulf ein willkommenes „Abfallprodukt“ des Futura Carrier-Konzeptes sind. Die Kiellegung bei der ConMar-Werft, die 60 feste und ca. 60 Mitarbeiter von Subunternehmen beschäftigt, soll im März 2006 erfolgen, die Ablieferung der als Bau-Nrn. FC 002 und FC 003 geführten Schiffe ist für den 15. Oktober vorgesehen.



Sollen im Oktober 2006 auf der Elbe in Fahrt kommen: zwei Futura-Binnenerzfrachter dieses Typs

Wie Wulf und der für den Vertrieb verantwortliche New Logistics-Gesellschafter Werner Pinnow feststellen, ist das Interesse an dem in Deutschland bereits patentierten Konzept, für das das europäische Patentamt im Rahmen des Prüfantrages für die Weltpatentanmeldung alle 13 Ansprüche des Prüfantrags bejaht habe, nach den ersten vier Festaufträgen für eine Container-, Tanker- und Erzfrachternversion insbesondere auch bei den Reedern von Feeder-schiffen im In- und Ausland gestiegen. Ausschlaggebend dafür sei vor allem die gegenüber