

„Futura Carrier“-Prototyp wird für RMS realisiert

Auf lebhaftes Interesse stößt der von der New-Logistics GmbH, Kiel, entwickelte und auf ihrem SMM-Stand in Halle 2 OG ausgestellte so genannte „Futura Carrier“, der auf unserem Foto von Marketing- und Sales-Chef Werner Pinnow präsentiert wird. Mit der jetzt erfolgten Gründung der Betreibergesellschaft BWK Schiffsinvest MS „RMS Kiel“ GmbH, Goldenstedt, an der neben New-Logistics auch das Rhein-Maas- und See-Schiffahrtskontor (RMS) und die Investmentgesellschaft IBEV, Goldenstedt, beteiligt sind, kann nunmehr der Letter of Intent für den Prototyp dieses innovativen Mehrzweck-Binnen-/Seeschiffsbaukastensystems in einen Festauftrag verwandelt werden. Das rd. 6,8 Mio. Euro teure Demonstrationsobjekt, für das Fördermittel beim Bundesamt für Umweltschutz beantragt worden sind und des-



sen Konstruktion bei der Schiffko in Hamburg erfolgt, soll von dem New Logistics-Gesellschafter Con Mar in Brake gebaut und im Juli 2005 geliefert werden. Die Betreibergesellschaft wird den Bauauftrag an New Logistics und die Beereederung an RMS vergeben, die das Schiff im Verkehr zwischen England und Wörth am Oberrhein einsetzen will. Bei dem 97,50 m langen, 13,60 m breiten und auf 4 m Tiefgang 3300 t bzw. auf 2,50 m Tiefgang 1500 t tragenden Neubau handelt es sich um ein mit Luftblasenschmierung auszurüstendes Binnen-/Seeschiff mit einer Kapazität von 230 TEU bzw. 5180 cbm, das für den Papierrollentransport im Raum optimiert ist und zusätzlich 140 TEU an Deck fahren kann. Das von uns bereits am 22.10.2003 vorgestellte Fahrzeug wird mit vier modularisierten, um 360 Grad drehbaren Z-Antrieben

→ Fortsetzung Seite 4

zertifiziert von allen
Klassifikationsgesellschaften



Ausführung sämtlicher
Unterwasserarbeiten.
Einsatz modernster UW-TV-Anlagen.

Seit 30 Jahren **„HANSATAUCHER“**
die Spezialisten für - Inwatersurveys -
Unterwasserservice **„HANSA“ GmbH**
Tel. (040) 78 55 84 Tag/Nacht

→ Fortsetzung von Seite 1

„Futura Carrier“-Prototyp ...

à 600 kW – je zwei auf beiden Seiten vorn und achtern – als Antriebsanlage ausgerüstet. Dieser Typ weist einen um 20 Prozent geringeren Treibstoffverbrauch und eine um ebenfalls 20 Prozent größere Kapazität als das beste der derzeit in Fahrt befindlichen rd. 70 RMS-Schiffe auf, begründet New-Logistics-Geschäftsführer Dipl.-Ing. Udo Wulf die Entscheidung der Betreiber und Charterer für dieses Konzept.