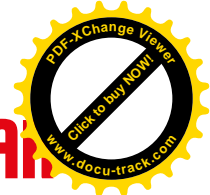


KALMAR



Bremer Containerpionier setzt auf große KALMAR-Flotte

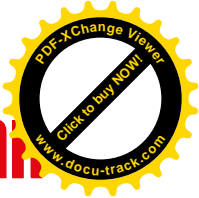
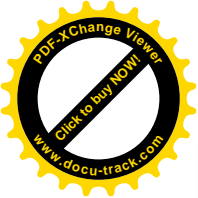
Der Name Roland Umschlag deutet auf den Dienstsitz hin – wir sind in Bremen. Merke: Das erste deutsche private Terminal für kombinierten Ladungsverkehr (Trailer und Container) ist nach dem Wahrzeichen der Hansestadt benannt.

1969 schlossen sich 20 Spediteure zusammen um auch in Bremen erfolgreich an der schnell wachsenden Containerisierung des Welthandels partizipieren zu können. Das Terminal für den kombinierten Verkehr ist in den vergangenen 40 Jahren kräftig gewachsen und hat seinen Platz seit 1989 im GVZ Bremen. Auf 120.000 m² werden Vollcontainer umgeschlagen – ein 85.000 m² großes Leercontainerdepot mit Werkstatt rundet den Komplex ab und erweitert das Angebotsspektrum. Und die wird weiter steigen müssen, denn nicht nur der Ganzzugverkehr zwischen den deutschen Seehäfen Bremen, Hamburg und künftig Wilhelmshaven wird steigen, auch im Hinterland, entlang der Rheinschiene und nach Schweiz und Italien zeigen sich schon jetzt deutliche Mengenzuwächse.

Für den Umschlag von täglich 1.000 Containern werden zwei schienengeführte Containerbrücken und eine große Kalmar-Staplerflotte eingesetzt. Geschäftsführer Christoph Holtkemper setzt seit zig Jahren auf die schwedischen Qualitätsgeräte. Aufgabe der Krane und Stapler ist die Be- und Entladung von Container-Ganzzügen (bis zu 400 Behälter /Tag) aus Deutschland und Italien. Durchschnittlich 50 Container befinden sich auf einem Zug, die Abfertigungszeit pro Zug beträgt durchschnittlich nur 3 Stunden.

Eingesetzt werden zwei Secondrail-Reachstacker Kalmar DRF 450-75 S 5 XS mit 7.500 mm Radstand und hydraulischen Abstütungen. Diese 90 t schweren Großgeräte können bis zu 30 t schwere Container aus dem zweiten Gleis mit einem Lastschwerpunkt Abstand von 5.200 mm gemessen ab Fahrzeugvorderkante heben. Um dem Fahrer die Arbeit zu erleichtern, verfügen diese Großgeräte über hydraulisch anhebbare Kabinen. Ein „Klassische“ Vollcontainer-Reachstacker DRF 450-65 S5 ergänzen den Fuhrpark. Da die Containerhöhe kontinuierlich zunehmen hat Roland Umschlag vorgesorgt und tauscht die gekauften Vollcontainer-Reachstacker nach etwa 13.000 Betriebsstunden aus.

Ihre Aufgabe ist die Be-/Entladung von Ganzzügen, die LKW-Beschickung und das Arbeiten im Containerstack. Volvo-Motoren, Dana-Getriebe und Kalmar-Vorderachsen sind die wichtigsten Elemente des auf Effizienz und optimalen Kraftstoffverwertung ausgerichteten Antriebsstranges. CanBus-Kommunikation ist selbstverständlich. Vom Hersteller selbst entwickelte Knoten und Kommunikationseinheiten übernehmen de



Kommunikation zwischen Fahrer, Bedienorganen, Displays, Motor, Getriebe sowie der Arbeits- und Lenkhydraulik. Wichtig ist die Zuverlässigkeit der gesamten Maschine bei unterschiedlichsten Klimabedingungen. Ausfälle kann und will sich Roland Umschlag nicht leisten, den die Containerzüge verkehren nach Taktfahrplänen, die einzuhalten sind.

Sämtliche Geräte werden penibel überwacht, so Holtkemper. Sowohl Reifenverschleiß wie auch Treibstoffverbrauch werden für jedes Großgerät aufgeschlüsselt. „Die Kalmar-Geräte“, so Holtkemper „ sind zuverlässig, effizient und unsere Fahrer fühlen sch wohl, das ist überaus wichtig, den sonst stimmt die Performance nicht“.

Leercontainerdepot mit 12.000 Teu Stellplätzen

In Ergänzung zum Vollcontainerumschlag startete Roland Umschlag im Jahr 1972 auch die Bevorratung sowie die Reparatur von Leercontainern für sämtliche in Bremen aktiven Reedereien. Bis zu sieben Highcube-Boxen müssen die mit Doppelspreadern bestückten insgesamt vier Leercontainerstapler Kalmar DCF 100-45 E7 übereinander stapeln. Ein Frontstapler vom Typ DCD 250-12 (25 t/1.200 mm LSP) arbeitet, ausgerüstet mit Kopfspreader, in der Containerwerkstatt.

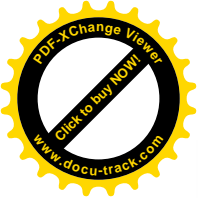
Die DCF-Leercontainerstapler sind 10-Tonner für 1.220 mm LSP und ausschließlich für das Handling leerer Container konzipiert. Ihre Spezialspreader erlauben auch die Aufnahme eines 40´-Reefers mit außermittigem Schwerpunkt.

Sämtliche Maschinen werden genau beobachtet, von festen Fahrern bewegt und als Kostenstellen geführt. Holtkemper kann den Zustand der Maschinen, die Art der erledigten Umschlagaufgaben sowie den Zustand der Reifen stets genau ermitteln, der Kraftstoffverbrauch ist dabei eine wichtige Kenngröße.

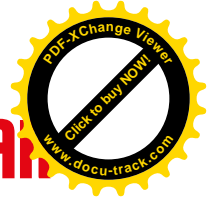
Sechs Tage/Woche müssen die in charakteristischem Grün lackierten Roland-Maschinen arbeiten, im Leercontainerdepot sind es nur fünf Tage.

Bilder: Cargotec/OB

1. Gruppenbild mit sämtlichen Voll- und Leercontainergeräten, die bei Roland Umschlag in Bremen im Dauereinsatz ist. Seit sechs Jahren setzt dieser Betreiber auf einen reinrassigen Kalmar-Fuhrpark.
2. Auf 120.000 m² werden Vollcontainer umgeschlagen
Eingesetzt werden zwei Secondrail-Reachstacker Kalmar DRF 450-75 S 5 XS mit 7.500 mm Radstand und hydraulischen Abstützungen und ein Vollcontainer-Reachstacker DRF 450-65 S 5 mit 6.500 mm Radstand.
3. Das Leercontainerdepot ist ein wichtiger Dienstleister in Bremen. Bis zu sieben Highcube-Boxen müssen die mit Doppelspreadern bestückten insgesamt vier



KALMAR



3 (4)

Leercontainerstapler Kalmar DCF 100-45 E7 übereinander stapeln.

4. Ein Frontstapler vom Typ DCD 250-12 (25 t/1.200 mm LSP) arbeitet, ausgerüstet mit Kopfspreader, in der Containerwerkstatt.

Weitere Informationen:

Kirsten Früchting
Marketing
Cargotec Germany GmbH
Niederlassung Hamburg
Reichsbahnstr. 72
D-22525 Hamburg
Tel.: +49-40-547305-32
Fax: +49-40- 547305-1232
kirsten.fruechting@kalmarglobal.com

www.cargotec.com, www.kalmarglobal.com

TT Communications GmbH
Julia Böcking
Schäferstrasse 2-4
55257 Budenheim/Mainz
Tel. +49-6139-379376
service@tt-communications.de

Bilderübersicht KALMAR/ROLAND UMSCHLAG/Cargotec/OB

1. Gruppenbild mit sämtlichen Voll- und Leercontainergeräten, die bei Roland Umschlag in Bremen im Dauereinsatz ist. Seit sechs Jahren setzt dieser Betreiber auf einen reinrassigen Kalmar-Fuhrpark.



2. Auf 120.000 m² werden Vollcontainer umgeschlagen. Eingesetzt werden zwei Secondrail-Reachstacker Kalmar DRF 450-75 S 5 XS mit 7.500 mm Radstand und hydraulischen Abstützungen und ein Vollcontainer-Reachstacker DRF 450-65 S 5 mit 6.500 mm Radstand.



3. Das Leercontainerdepot ist ein wichtiger Dienstleister in Bremen. Bis zu sieben Highcube-Boxen müssen die mit Doppelspreadern bestückten insgesamt vier Leercontainerstapler Kalmar DCF 100-45 E7 übereinander stapeln.



4. Ein Frontstapler vom Typ DCD 250-12 (25 t/1.200 mm LSP) arbeitet, ausgerüstet mit Kopfspreader, in der Containerwerkstatt.

