

Breakbulk Europe 2023

Um den Transport und Umschlag von Gütern mit außergewöhnlichen Gewichten, Abmessungen oder speziellen Herausforderungen ging es vom 6. bis zum 9. Juni in Rotterdam. Über 600 Firmen und Häfen aus über 120 Ländern präsentierten ihre Konzepte für die globale Breakbulk-Logistik.

Am Anfang eines Breakbulk-Transports steht meist die fachmännische Verpackung, damit die teuren Ladungen keinen Schaden nehmen. Das zur duisport-Gruppe gehörende Unternehmen duisport packing logistics (dpl) mit Standorten in Deutschland, Holland, Frankreich, Indien und China verpackt Industriegüter aller Art. Dabei wird neben technischem und handwerklichem Know-how inzwischen auch die Digitalisierung immer wichtiger. „Der Prozess vom Empfang der Daten über die Planung bis zur fertigen Verpackung läuft bei uns inzwischen weitestgehend digital ab. Die Zettelwirtschaft hat ausgedient und unsere Kunden können die Verpackung ihrer Produkte live miterleben“, berichtet dpl-Geschäftsführer Daniel Conrad.

Sind die Güter verpackt, gehen diese dann meist erst mal in die Luft. Damit auch die schwersten Teile sicher angehoben und umgeladen werden können, lassen sich die Kranprofis immer wieder neue Lösungen einfallen. So wie Liebherr-MCCtec, die in Rostock Schiffs-, Hafenmobil- und Offshore-Krane, Reachstacker und Komponenten für Containerkrane herstellen. Auf der Breakbulk Europe zeigte das Unternehmen einen Trainingssimulator, an dem Besucher einen virtuellen Kran bedienen konnten. In moderner 3-D-Visualisierung wurde auch ein neuer Schiffskran vorgestellt. „Der LS 800 E ist ein vollelektrischer Kran mit Inverter-Technik, der völlig ohne Hydraulik auskommt“, erklärt Phillip Hellberg. Der Kran hat eine Hubkapazität von eindrucksvollen 800 Tonnen.

Einen Messestand weiter zeigte die Schmidbauer-Gruppe, wie zum Beispiel mit Liebherr-Kränen „tragfähige“ Lösungen aussehen. Das 1932 gegründete Unternehmen vermietet Kräne, transportiert und montiert Anlagen und Maschinen. Im Gespräch mit SUT beklagte Mike Reier, Leiter Spezialtransporte bei Schmidbauer, dass aber auch die besten technischen Lösungen immer öfter durch die Bürokratie ausgebremst würden. „Wir warten zum Teil mehrere Monate auf Transportgenehmigungen. Und das auch für Transporte, die schon vielfach vorher exakt genauso stattgefunden haben“, so Reier.

Ähnlich äußerten sich Klaus Pietack, Geschäftsführer von Colossus Logistics in Wustermark, und Rainer Schmid von der Kübler Spedition in Michelfeld, die beide ihre Unternehmen in Rotterdam präsentierten. Beide Schwergutlogistiker verzweifeln so langsam an der deutschen Bürokratie, die vor allem bremse, blockiere und behindere. Henning Kohoff, Projektlogistiker bei Schulte & Bruns in Papenburg, ergänzt: „Auch der Wasserstraßenausbau ist ein Drama.“ Die Verkehrspolitik rede zwar gerne von der Verlagerung auf die Wasserstraßen – die Grundlagen dafür würden aber nicht geschaffen.

Auch der führender Tiefkühllogistiker Nordfrost kann mehr, als man zunächst denken mag: „Nordfrost bietet in Wilhelmshaven auch Hafen- und Projektlogistik für Maschinen- und Anlagenbau, Oil & Gas, Automotive oder On-/Offshore-Windenergie an“, sagt Geschäftsführerin Britta Bartels.

Axel Götz-Rohen



Kran-Simulator von Liebherr-MCCtec.