



FOTO: ANKER

Zellstofflogistik an der Ems

Die Anker Schiffahrts-Gesellschaft in Emden, eine 100-prozentige Tochter der Bremer Leschaco Gruppe, ist in die Zellstofflogistik für die Papierfabrik von UPM Nordland Papier im emsländischen Dörpen eingebunden. Die Versorgung des Werkes mit Zellstoff erfolgt seit Jahrzehnten zu einem großen Teil über den Seehafen Emden. Jan Remmers, Prokurist und Betriebsleiter der Firma Anker, berichtet dem LOGISTICS PILOT über die Zusammenarbeit.



LOGISTICS PILOT: Herr Remmers, welche Bedeutung haben die Breakbulk-Häfen für die Papierversorgung der deutschen Industrie?

JAN REMMERS: Führende Konzerne wie UPM benötigen leistungsfähige und mit dem Handling von Forstprodukten vertraute Eingangshäfen und Terminals an Nord- und Ostseeküste, um ihre Importe aus Europa und zunehmend auch aus Übersee rechtzeitig zur Produktion zu den Papiermaschinen zu bekommen.

Sie schlagen seit 30 Jahren Forstprodukte um. Worin unterscheidet sich der Umschlag von Forstprodukten im Vergleich zu anderem Breakbulk?

Aufgrund seiner späteren Bestimmung – vornehmlich zur Papierherstellung, aber auch für den Bereich Lebensmittel und Hygiene – bedarf beispielsweise Zellstoff eines speziellen Handlings. Sauberkeit und Reinheit sind dabei oberstes Gebot. Die Ware muss außerdem trocken, geruchsfrei und frei von jeglichen Rückständen sein.

Was genau schlagen Sie an Ihrem Forstproduktterminal in welcher Menge um?

Wir arbeiten seit 1983 für unseren finnischen Auftraggeber UPM und haben seitdem mehr als zwölf Millionen Tonnen Zellstoff, Papier, Sperrholz- und Hartfaserplatten sowie Schnittholz in Emden umgeschlagen. Das derzeitige Jahresvolumen liegt bei rund 400.000 Tonnen. Für Zellstoff verkehren seit 22 Jahren neben von UPM gecharterten Linienschiffen zwischen den finnischen Häfen Pietarsaari, Kotka (Halla) und Emden auch Trampschiffe.

In Emden wird unter anderem der ankommende Zellstoff direkt vom See- auf ein Binnenschiff umgeschlagen, um zum Werk weitertransportiert zu werden.

Was ist der Hintergrund dafür und was ist die Besonderheit an diesem Umschlag?

Den Großteil dieser Menge schlagen wir von See- auf Binnenschiffe für UPM Nordland Papier um. Aus unserer Sicht liegt ein Vorteil in der Kostenersparnis. Ein zusätzliches Handling im Lager und damit verbundene Beschädigungsrisiken entfallen. Seit über 30 Jahren arbeiten wir sehr eng und gut mit unseren Partnern, der Spedition UPM nortrans in Dörpen und dem Logistikdienstleister Rhenus in Leer, zusammen. Mit bis zu sieben fest im Pendelverkehr eingesetzten Binnenschiffen bieten wir gemeinsam für unseren Kunden ab Emden einen die Umwelt schonenden Nachlauf bis Dörpen an.

Welches spezielle Terminalequipment oder Spezialgeschirr ist für den Umschlag von Zellstoff vom See- auf das Binnenschiff erforderlich?

Für das direkte Handling der Zellstoffunits vom Seeschiff auf das Binnenschiff benötigen wir spezielle Umschlaggeschirre, im Fachjargon „Pulp Frames“ genannt. Hiervon halten wir etwa zehn verschiedene als eigenes Stauerei-Equipment für die jeweiligen Schiffsabfertigungen vor.

Daneben schlagen Sie Forstprodukte über Ihr Terminal am Emskai um. Wie läuft der Umschlag genau ab?

Die Forstprodukte werden zunächst in unseren drei speziell für diese Warenart konzipierten Lagerhallen eingelagert und nach erfolgter Freistellung und Kundenanweisung trimodal auf unserem Terminal im Emder Außenhafen weiterverladen. Dafür halten wir über 20 Flurförderfahrzeuge (Gabelstapler) in einer Größenordnung von 2 bis 13 Tonnen mit entsprechenden speziellen Anbaugeräten wie Ballenklammern für den Zellstoffumschlag und Rollenklammern für den Papierumschlag vor. Daneben haben wir einen großen Fuhrpark: Terminalzugmaschinen mit Schwerlasttrailern transportieren die nässeempfindlichen Waren vom und zum Schiff beziehungsweise in und aus den Lagerhallen. Die Ware, speziell der Zellstoff, wird dann über unser Terminal mit dem Binnenschiff, der Bahn und dem Lkw europaweit an verschiedene Empfänger ausgeliefert. (cb)

Weitere Informationen:
www.leschaco.com