



Hochbetrieb: Die Filterbau-Kompetenz von NFV ist überall in der Schifffahrt gefragt

Foto: Neumaier

Serie Elblabor

GUT GEFILTERT

Wenn es darum geht, Flüssigkeiten von Fremdkörpern zu befreien, ist die Norddeutsche Filter Vertriebs GmbH die erste Adresse. Industrie und Seefahrt setzen gleichermaßen auf die sauberen Dienste des Hamburger Traditionsunternehmens.

Die vermeintliche Nummer Eins in der Welt der Filter ist der dauerstrahlende Melitta-Mann aus dem Fernsehen. Doch der wahre Filterpapst heißt Eberhard

Runge und sitzt in einem Büro im Hamburger Stadtteil Langenhorn. Im Gegensatz zum Melitta-Mann kümmert sich Runge nicht die Bohne um Kaffee. Seine Welt sind ver-

schmutztes Wasser und verunreinigter Kraftstoff – am liebsten an Bord großer Schiffe.

Ein Beispiel: Im Innern des Kreuzfahrers MS Europa arbeiten Aggregate und Motoren.

Saubermacher: Seit 1965 führt Eberhard Runge das Unternehmen

te Stufe. Sie besteht aus einem röhrenförmigen Mikrofaserfilter, der von innen durchströmt wird. „Die winzigen Öltröpfchen haften sich an die Mikrofaser“, erklärt Runge. Woraus genau diese Faser besteht, behält der studierte Maschinenbauingenieur, der auch ausgebildeter Maschinenschlosser und Industriekaufmann ist, für sich. Was dagegen alle Welt wissen darf, ist, dass NFV einen Weltmarktanteil von 20 Prozent hat. Am Stammsitz in Langenhorn arbeiten in einer unscheinbaren Halle 26 Mann an den fortschrittlichen Filtersystemen, in Kiel fertigen weitere 70 Arbeiter Komponenten. Der Umsatz lag 2005 bei rund sechs Millionen Euro, für 2006 sind zehn Millionen angepeilt. „Die gesamte Hapag Lloyd-Flotte fährt NFV“, sagt Runge.

Die Kunden des gebürtigen Hamburgers kommen nicht nur aus der Seefahrt, auch in der Industrie werden NFV-Anlagen zur Reinigung kontaminierter Flüssigkeiten eingesetzt. Neben Wasser sorgt Runge auch für sauberen Kraftstoff. Speziell die hochgezüch-

teten Dieselmotoren auf Schiffen brauchen reinsten Treibstoff. Partikel wie Rost, Wasser oder Mikroorganismen dürfen die empfindlichen Einspritzleitungen nicht erreichen – vom Brennraum ganz zu schweigen. Deshalb sieben so genannte Coalescer-Elemente diese Schwebestoffe aus. Auch diese Stufe besteht aus röhrenförmigen Mikrofaserfiltern, die von innen durchströmt werden. „Alle Schiffe, die unter deutscher Hoheitsflagge fahren, haben NFV-Kraftstofffilter“, verkündet Runge stolz.

Ende April verkaufte Runge das Unternehmen an den Stuttgarter Konzern Mahle. „Wir hätten woanders mehr Geld für das Unternehmen bekommen können. Aber Mahle hat uns zugesichert, sämtliche Arbeitsplätze zu erhalten und ihr Innovationszentrum für Schiffsbetriebstechnik und angewandte Technologien der Flüssig-Flüssigtrennung nach Hamburg zu verlegen“, sagt Eberhard Runge, der das Unternehmen seit 1965 leitet. In zwei Jahren will er als Geschäftsführer bei NFV aussteigen. Dann kann er sich voll auf sein Hobby konzentrieren: Bogenschießen. Dass er ins Schwarze trifft, hat er jedenfalls schon bewiesen.

Daniel Hautmann
redaktion@hamburger-wirtschaft.de
Telefon 36 13 8 302



Foto: Neuhäuser

Wie alle Maschinen brauchen sie Öl und verlieren auch welches. Dieses Öl tropft nach unten in den Schiffsrumpf und mischt sich dort mit Kraftstoff und Schwitzwasser zu so genanntem Bilgenwasser. Davon können an einem Tag einige tausend Liter anfallen. Nun kann man diesen Cocktail nicht einfach über Bord kippen, sondern muss ihn vorher reinigen. Das geschieht mit Anlagen der Norddeutschen Filter Vertriebs GmbH (NFV). „Öl ist leichter als Wasser und steigt daher nach oben. Zudem tendiert es dazu, sich zu sammeln“, sagt Runge. Wie er sich dieses Prinzip in seinen Filtern zunutze macht, skizziert er mit schneller Hand auf der Tafel im Konferenzraum: In der ersten Stufe strömt das verschmutzte Wasser auf eine Armada von dreieckigen Lamellen. Ihr Profil ist so gewählt, dass die Öltröpfchen zunächst verwirbelt werden und sich schließlich an der höchsten Stelle der Lamellen zu einer Masse verbinden – wie Fettaggen auf der Suppe. Dort sind kleine Bohrungen, durch sie steigt die Ölmasse auf und kann schließlich abgesaugt werden. Da sich in den Anlagen so nicht alle Partikel ausfiltern lassen, folgt eine zwei-

Schmutzig rein, sauber raus: Ein System von Kunststofflamellen und Mikrofaser-Röhren trennt Öl und Wasser

