

Logistik für Tausende Tonnen

Am Hamburger Burchardkai werden Containerschiffe schnell und präzise be- und entladen.

Hamburg – Wir stehen am Burchardkai. Der Containerterminal ist der größte Terminal der Hamburger Hafen Logistik AG. Er befindet sich auf der ehemaligen Elbinsel Altenwerder mit einer Fläche von fast anderthalb Quadratkilometern. Für das Beladen der riesigen Schiffe ist ein enormer logistischer Aufwand nötig. Mathias Gaethje, einer der Geschäftsführer der hier ansässigen Reederei Leonhardt und Blumberg, führt uns über das Gelände.

Die Reederei existiert seit 1903 und betreibt 42 Schiffe in der Größenordnung von 1550 bis 4500 TEU (twenty-foot equivalent unit). Ein TEU entspricht einem 20-Fuß-Container, der knapp 33 Kubikmeter (6,095 mal 2,352 mal 2,393 Meter) fasst. Die standardisierten Großraumbehälter dienen der Lagerung und dem Transport von Gütern.

Mit einem Shuttlebus geht es zum Anleger, wo wir mit Helm und Handschuhen ausgestattet werden. Dann dürfen wir die „Hansa Asia“ betreten. Sie ist eines der größten Schiffe der Flotte, die überwiegend aus Containerschiffen besteht. Auf Deck angekommen, werden wir ins Besuchsbuch eingetragen und bekommen für die Dauer unseres Aufenthaltes einen Ausweis. „Diese Sicherheitsbestimmungen wurden weltweit nach den Terroranschlägen in den USA am 11. September 2001 eingeführt“, erklärt Gaethje.

Erster Anlaufpunkt ist die Brücke, das Kontrollzentrum des Schiffes, in der achten Etage. Fahrstühle gibt es nicht. Auf dem Weg dahin müssen wir auf fettige Stahlseile, beladene Container über unseren Köpfen und die Arbeiter achten, die ihren Zeitplan zu befolgen haben. Um uns herum wird fast nur Englisch gesprochen.

Von der Brücke aus können wir das gesamte Schiff überblicken. Beeindruckend ist auch die technische Ausstattung. Erstaunlich, wie die Besatzung bei den ganzen Knöpfen den Überblick behalten kann. Wer aus dem Fenster schaut, kann beobachten, wie große Kräne Container auf das Schiff laden. Die Besatzung weiß nicht, was sich darin befindet, nur, ob es gefährliche Ladung ist oder nicht. Je nach Gefahrgrad wird der Standort an Bord bestimmt. Leicht entzündliche, explosive Stoffe werden weit



Auf der Brücke der „Hansa Asia“ beantwortet Mathias Gaethje (2.v.r.) der Schülerabordnung ihre Fragen.

Fotos: die Klasse, Wolfgang Maxwit

vorn und in speziellen Laderäumen gelagert, um ein Übergreifen von Flammen auf das Schiff zu verhindern. Nach dem Stapeln werden die Boxen mit Stangen befestigt. Die „Hansa Asia“ kann bei einer Länge von 240 Metern und einer Breite von 32 Metern 3649 dieser 20-Fuß-Container fassen.

Früher würden die Gefährte aus Holz, Harz und Leim gefertigt, heute meist aus Stahl. Es gibt viele verschiedene Arten, die sich in Material, Größe und Leistungsfähigkeit unterscheiden.

Schiffe sind ein großer Bestandteil der Wirtschaft. Die am häufigsten befahrene Schifffahrtsroute ist die Ost-West-Verbindung zwischen Asien und Europa. Auch zwischen Europa und Nordamerika sowie zwischen Fernost und der

Westküste der USA verkehren viele Schiffe.

Der nächste Halt ist im Maschinenraum. Er ist lärmefüllt und stickig, Fenster gibt es hier unten nicht. Bei Schräglage können die Mechaniker nur an einem Neigungsmeter sehen, um wie viel Grad das Schiff sich in eine Richtung neigt.

Im Heck des Schiffes besichtigen wir die Rudermaschine. Eine große Anlage steuert das Blatt hydraulisch. Kaum zu glauben, dass die kleinste Bewegung des Ruders eine unglaublich große Kraft erfordert. Ganz in der Nähe befindet sich die Waschküche. Es ist ein ungeschriebenes Gesetz auf Schiffen, dass die Mechaniker die Aufbauten nur mit sauberer Kleidung betreten. Die Waschmaschinen

sind so groß, dass man sich hineinsetzen könnte.

Im Krankenzimmer ist Sauberkeit ebenfalls wichtig. Hier finden wir alles Mögliche an medizinischen Equipment, auch einen Koffer mit nützlichen Medikamenten auf hoher See: ein Erste-Hilfe-Paket, Mittel gegen Schmerzen oder Tropenkrankheiten. Nottüchtig können hier auch Operationen vorgenommen werden. Weil sich an Bord keine Mediziner befinden, werden Laien von Ärzten aus einer medizinischen Leitstelle in Bremerhaven weltweit via Funk angeleitet. Auf See fehlt es im Notfall vor allem an Zeit, den nächsten Hafen rechtzeitig zu erreichen.

Die „Hansa Asia“ hat zwei Küchen. In der einen wird traditionell asiatisch gekocht, in der anderen

europäisch. Kapitän und Offiziere essen getrennt vom Rest der Crew.

Als Beginn des Containerzeitalters gilt der Erstanlauf der „American Lancer“ im Mai 1968. In den letzten Jahren wurden einige Liegeplätze um etwa zehn Meter verlängert, damit sie den heutigen Standards gerecht werden. Zwei davon sind 595 Meter lang. Sie sind seit Anfang letzten Jahres in Betrieb.

Mit der Rückgabe des Besucher ausweises geht unser Rundgang an Bord zu Ende. Bei einem letzten Blick auf die Kolosse am Kai wird klar: Schiffsbetrieb unterschätzen wir in Zukunft sicher nicht mehr.

Von der Klasse 10 der
Annette-von-Rantzaus-Schule
Rohlstorf