

Bevor sich die «Mürren» auf die Reise nach Holland begibt, muss sie erst vollgepackt werden. Das dauert, weil das Computersystem schlapp gemacht hatte.

# Mit vollem Bauch nach Rotterdam

**Leinen los!** Gestern legte das Doppel-Containerschiff «Grindelwald-Mürren» in Basel ab – nicht ganz ohne Zwischenfälle

VON DANIEL HALLER (TEXT UND FOTOS)

Endlich laden! Rund «zwei Kannen Kaffee» – dies ist in solchen Lagen das Zeitmass des Ersten Schiffsführers Ton Smits – wartet der Koppelverband «Grindelwald-Mürren» bereits in der dritten Reihe am Containerterminal Weil. Am Morgen ist hier die EDV ausgefallen, und nun wollen alle gleichzeitig laden oder löschen. «Auf dem Rhein hätten wir noch viel Kapazität», erklärt Heinz Amacker, Geschäftsführer der Reederei Danser Switzerland. «Aber es klemmt jeweils in den Häfen.»

Zuvor hatte die «Grindelwald» im Hafen Kleinhüningen 31 Container an Bord genommen: «Ausstattungs-gut für die Schweizer Vertretung in den USA», sagen die elektronisch übermittelten Zollpapiere, «Duty-Free-Artikel für Ägypten, Pharma-Produkte für Korea, Schokolade, Parfüm und Umzugsgut für die USA, ein Zeltanhänger nach Chile, Zigarretten für Syrien, den Iran, die Arabischen Emirate, Katar und den Libanon» – alles verpackt in Containern, denen man nicht ansieht, was sie enthalten.

In Basel wurde unter anderen ein Container an Land gesetzt, in dem in einem riesigen Beutel 20 000 Liter Wein schwappen. Dieser hat die Wände der Blechkiste nach aussen gedrückt. «Wohl ein Billigwein, der weiter gärt», meint Smits. Dass die Bahn den beschädigten Container nicht übernehmen will, ist ein Problem, das andere lösen müssen.

## Der Griff zum Feldstecher

Rund jeder dritte auf dem Rhein transportierte Container erreicht Basel mit der Reederei Danser. Der niederländische Familienbetrieb lässt drei Koppelverbände im 10-Tage-Rhythmus von Basel aus jeweils Antwerpen oder Rotterdam anfahren. Zwei Koppelverbände fahren im 14-Tage-Turnus jeweils in gleich beide Seehäfen. «So haben wir je drei Abfahrten in beide Seehäfen» erklärt Amacker den Fahrplan.

## «Es klemmt jeweils in den Häfen.»

Heinz Amacker, Reederei Danser

Ein guter Teil der Container ist leer: Bei den ankommenden Containern sind nur 56 Prozent beladen. Bei der Talfahrt in die Seehäfen hingegen enthalten rund 70 Prozent eine Fracht. «Importeure wollen die Ware immer so schnell als möglich haben», meint Smits. Die Schifffahrt sei bergwärts halt langsamer als die Bahn, während sie talwärts gut mithalten kann. Barfuss steht Smits im Steuerhaus – wer das Hirn des Schiffs betritt, zieht die Schuhe aus – und manövriert den Verband rückwärts, damit nun auch die «Mürren» ihre Ladung bekommt.

Das Funkgerät krächzt die Anweisungen der beiden Männer. Zwischendurch greift Smits zum Feldste-

cher, um die Nummer eines Containers abzulesen, welche der Kran im Bauch der «Mürren» versenkt. «Für diese Reise laden wir an sechs Stellen und werden die Container an zehn verschiedenen Stellen löschen», erklärt der Schiffsführer.

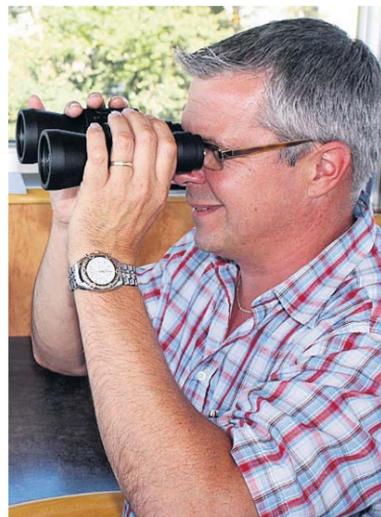
## Erfahrung nicht programmierbar

Er muss nicht nur die Übersicht behalten, sondern auch darauf schauen, dass die schweren Container unten, die leichten oben liegen. «Doch das ist lustig, denn das Gewicht ist jeweils nicht bekannt und wird nur geschätzt.» Zwischendurch streicht er die geladenen «Büchsen» auf einem Ausdruck des Ladeplans ab.

Den Platz von Gefahrengutcontainer markiert er besonders. Der Computer berechnet zwar die Kapazität und die auch die Stabilität. «Doch ich kann in Basel keinen Stauplan machen, der in Strassburg noch stimmt. Immer kommt der eine oder andere Container nicht, und das Gewicht variiert so oder so.» Entsprechend konnte die Software bisher den Mensch nicht ersetzen. Auch wenn die Container-Schifffahrt mit reichlich Büroarbeit verbunden ist: Erfahrung lässt sich halt nicht programmieren.

[az](#) ausserdem zum Thema

Weitere Fotos von den beiden Schiffen auf [www.basellandschaftlichezeitung.ch](http://www.basellandschaftlichezeitung.ch)



Kapitän Ton Smits kontrolliert die Container vom Steuerhaus aus.

## Auf dem Rhein (1) Reportage von der Grindelwald/Mürren



Die «Grindelwald» und die «Mürren» sind zwei Containerschiffe, die zusammengeschlossen werden und so wie ein einziges Schiff unterwegs sind. Die bz begleitet den Doppeltransport im Rahmen einer Serie auf dem Weg nach Rotterdam. (BZ)



Leine los: Mit etwas Verspätung kann die «Mürren» ablegen.



Die Datenleitungen zwischen der «Mürren» und der «Grindelwald».

## ■ TON SMITS: «MAN BENÖTIGT NUR EINEN MANN ZUSÄTZLICH»

11,45 Meter breit ist die «Grindelwald»: So passt sie gerade noch in die Schleusen, weist die vorgeschriebene Minimalbreite der seitlichen Gangbords auf und – das Wichtigste – nimmt vier Containerstapel nebeneinander auf. Heute ist das Hauptschiff des Koppelverbands 105 Meter lang. Gebaut wurde es ursprünglich länger. Doch dann kam die «Mürren» hinzu: Man schnitt der Grindelwald den Bug ab und setzte ihn auf die 73 Me-

ter lange «Mürren». **Den neuen Bug der «Grindelwald» formte man so, dass er genau aufs Heck der «Mürren» passt.** Diese hat ihren eigenen Motor und kann selbstständig fahren. Doch unterwegs koppelt man die beiden Schiffe hintereinander. «Man benötigt nur einen Mann zusätzlich, verbraucht nur 20 Prozent mehr Treibstoff, steigert aber die Kapazität von 164 auf 260 TEU\*», erklärt Kapitän Ton Smits. Lädt der Koppelver-

band vier Lagen, sind es gar 348 TEU. Dies entspricht mehr als vier Güterzügen von je 500 Meter Länge oder 180 Lastwagen. Doch dies geht nur zwischen den Seehäfen Rotterdam oder Antwerpen und dem Hafen Strassburg Nord. **Bis Basel sind dann die Brücken zu niedrig** für eine vierte Lage. Die beiden Diesel der «Grindelwald» mit je 1000 PS treiben den Verband an. Dann wirds warm im Maschinenraum: Bei der Talfahrt um die

50, bei der Bergfahrt bis 60 Grad Celsius. Jedes der zusammengeschlossenen Schiffe hat neben den im Heck untergebrachten Motoren auch ein Bugstrahlruder. Dies ist ein Propeller, der sich in alle Richtungen drehen lässt. «Bei Wind könnten wir mit unseren grossen Angriffsfläche sonst nicht manövrieren», erklärt Smits. (DH)

\* Die Abkürzung TEU steht für Twenty Foot Equivalent Unit, den 20-Fuss-Container.