



Die eindrucksvollen Containerbrücken prägen seit den Siebzigerjahren in immer stärkerem Maße die Silhouette des Hamburger Hafens.

Foto: Thies Rätzke

Katzenballett an der Kaikante

50 Jahre Container in Hamburg - Anlass genug, einen Blick auf den Teil der Logistikkette zu werfen, der Schiff und Land zusammenbringt: die Containerbrücke. Erst sie ermöglicht einen effizienten Umschlag der Stahlboxen.

Um die 90 Containerbrücken sorgen aktuell im Hamburger Hafen dafür, dass auch die dicksten Pötte in möglichst kurzer Zeit be- und entladen werden können. Bei ihren Fahrern sind Feingefühl und Geschick gefragt – und Schwindelfreiheit. Denn ihre Arbeitsplätze in der „Hauptkatze“ genannten Führerkabine sind gut 50 Metern hoch.

Neues aus China

Die modernsten Containerbrücken stehen am Burchardkai. 2016 nahmen dort drei in Shanghai gebaute Giganten ihren Dienst auf. Seitdem können an den Liegeplätzen 5 und 6 auch Schiffe, die über 20.000 TEU – 20-Fuß-Standardcontainer – fassen, bedient werden. Dazu verfügt jeder der 2.400 Tonnen schweren Brücken-Kolosse über einen 74 Meter langen Ausleger. Eine Besonderheit der „Neuen“ ist zudem, dass sie für den Tandembetrieb ausgerüstet sind. Dabei heben sie mit einem Hub vier 20-Fuß-Container oder zwei 40-Fuß-Container mit einer Gesamtnutzlast von 110 Tonnen.

Das erlaubt einen schnellen und reibungslosen Umschlag für Frachtschiffe der jüngsten Generation und hält die Stadt aus Sicht der HHLA (Hamburger Hafen und Logistik AG) im internationalen Wett-

bewerb konkurrenzfähig. Jens Hansen, HHLA-Vorstand Containerbetrieb, lobt in einem Interview mit dem Hamburger Abendblatt die mutige Entscheidung einer seiner Amtsvorgänger, die den Grundstein für die heutige Position Hamburgs legte: „Der frühere Hamburger Wirtschafts-senator und spätere HHLA-Chef Helmuth Kern hat sich bleibende Dienste erworben, als er vor 50 Jahren gegen seinerzeit breiten Widerstand den Bau eines Container-

terminals am Burchardkai durchsetzte – und Hamburg damit für die Globalisierung fit machte.“

Immer größere Schiffe

Schnelligkeit und Effizienz bleiben auch künftig angesichts der ständig zunehmenden Kapazitäten im Containerverkehr die großen Herausforderungen. Das bewies nicht zuletzt der Anlauf der CMA CGM Antoine de Saint-Exupéry am 15. März 2018. Sie ist mit einem Fassungsvermögen von 20.776 TEU das größte Containerschiff, das bisher in Hamburg angelegt hat. Aber es ist nicht nur die technische Ausstattung des Hafens, der ihn für Reeder attraktiv macht, sondern auch die Qualität der Be- und Entladearbeiten. Und die gewährleisten die Fahrer/innen der Containerbrücken.

Ihr Arbeitsplatz, die Hauptkatze, hatte früher einen Boden aus Glas, damit die Fahrer sehen konnten, wo die Greifer der Brücke ansetzen sollten. Wolfgang Schwerdtfeger, ehrenamtlicher Mitarbeiter im Hafenumuseum, erinnert sich: „Ich habe 1979 meine Ausbildung gemacht. Da saß ich auf ungefähr 32 Metern Höhe und habe über Funk intensiven Kontakt zu den anderen Mitgliedern meiner Gruppe gehalten. Das waren der Lademeister, die Brückenaufsicht und ein Einweiser. Dazu der Containerbrücken-Fahrer mit einem Ablöser, drei Fahrer für die Van Carrier sowie ein Checker, der die Container bei Ankunft und Verladung auf mögliche Beschädigungen prüfte.“



Bildunterschrift seque vel iniendist quas debis seque vel iniendist quas debis dolorro vitias ad seque vel iniendist quas debis

Um den Container mit dem Spreader, dem Greifwerkzeug, aufnehmen zu können, müssen zunächst von Hand die Verriegelungen der Container gelöst werden. „Dazu habe ich die Lascher genannten Kollegen mithilfe des Geschirrs an Ort und Stelle gehoben. Anschließend haben sie die Containerreihen nacheinander abgearbeitet.“

Wechsel in der Hauptkatze

Bei den hohen Anforderungen an Konzentration und Feinmotorik sitzt kein Fahrer volle acht Stunden in der „Hauptkatze“. Bei der HHLA tritt ein Team an aus: dem Deckseinweiser, der auf dem Frachter für die Verladekontrolle zuständig ist, der Brückenaufsicht, die unter der Brücke steht und Containernummern sowie

Verständnis verfügten und die nötigen körperlichen Eigenschaften mitbrachten, konnten sie die entsprechende Weiterbildung absolvieren. „Der Job war natürlich ausgesprochen attraktiv, denn er fiel in die höchste Lohngruppe“, erklärt Wolfgang Schwerdtfeger.

Zunächst waren es vor allem jüngere Arbeiter, die sich zu Brückenfahrern ausbilden ließen, hat Dr. Janine Schemmer herausgefunden. Sie interviewte für ihr Dissertationsprojekt „Hafenarbeit“ über 20 ehemals im Hafen Beschäftigte. Dabei kam zum Ausdruck, wie fordernd die Arbeit auf den Containerbrücken von Anfang an war: Das hohe Maß an Konzentration und Präzision bei der Bedienung der Geräte führte zu erhöhtem Stress und damit auch zu großer körperlicher Belastung.

Lange war deshalb das Führen von Containerbrücken reine Männersache. Wolfgang Schwerdtfeger weiß noch, wie es war, als die ersten Frauen in den Hauptkatzen Platz nahmen. „Das muss so um 2010 gewesen sein und es sorgte für einigen Wirbel. Nicht nur, weil extra Sanitäräume gebaut werden mussten. Einige Kollegen hatten zunächst Probleme mit der ungewohnten, neuen Situation. Und auch unter den Kolleginnen selbst lief am Anfang nicht alles nur rund“, berichtet er offen. Heute sind Frauen in den Kanzeln ein gewohntes Bild. Bei der HHLA sind aktuell fünf Prozent von insgesamt 200 Containerbrückenfahrern weiblich und sorgen zusammen mit ihren Kollegen dafür, dass das „Katzenballett“ am Kai reibungslos schnurrt. ■ bn



Eine ruhige Hand und Schwindelfreiheit sind erste Grundbedingungen für eine Karriere als Containerbrückenfahrer.

In den heutigen Brücken hilft statt der Einweisung per Funk ein Monitor, die Zapfen der Container passgenau anzu-steuern. Dazu braucht es aber nach wie vor eine absolut ruhige Hand und viel Finger-spitzengefühl. Denn Wind und Wasser be-wegen nicht nur die Schiffe, sondern auch die Stahlseile der Containerbrücken.

Auf die Übung kommt es an, wie Maik Rodehorst zu berichten weiß. Er fährt eine Brücke auf dem Burchardkai und hat erst im vergangenen Jahr seine Ausbildung zur Fachkraft Hafenlogistik abgeschlossen. Nach der eigentlichen Ausbildung absolvierte er zusätzlich für die großen Containerbrücken ein ergänzendes, sechs-wöchiges Training: „So habe ich noch mehr Sicherheit gewonnen.“ Was war anfangs die größte Herausforderung? „Man muss erst einmal lernen, mit dem Schwung des Spreaders umzugehen, und auch ein Gefühl dafür bekommen, ob man sich einen Meter oder zehn Zentimeter über dem Container befindet.“

Und so ist trotz aller EDV höchste Kon-zentration gefragt, um die Blechkisten mit der schweren Hebeemaschine anzusteuern und sicher an den Haken zu nehmen. Anschließend setzt der Container-brückenfahrer die Last auf der Laschplatt-form der Kaikante ab, wo eine der zwei „Portalkatzen“ genannten Kräne die finale Positionierung der Box übernimmt.

Zusatzinformationen in das EDV-System eingibt plus einem Brückenfahrer. Dazu kommt ein Ablöser, der gegebenenfalls für den Fahrer einspringt. Spätestens nach vier Stunden wechseln die Brückenfahrer sich ab.

Die Arbeitsbedingungen haben sich ent-scheidend geändert, seit 1967 die erste Containerbrücke auf dem Burchardkai installiert wurde. Die meisten Fahrer der ersten Stunde waren Hafenarbeiter, die zuvor in der Stückgutabfertigung tätig waren. Wenn sie über technisches

Effizienz bestimmt den Erfolg

Die Schnelligkeit, mit der Container be- und entladen werden, ist ein wichtiger Aspekt im Wettbewerb der großen Seehäfen um die Gunst der Reeder. Die Kapazität der Schiffe ist seit Einführung der Container aufgrund des Kostendrucks rasant gestiegen. Entsprechend wachsen die Anforderungen an eine schnelle und sichere Abfertigung durch die Containerbrückenfahrer- auch in Hamburg.

Jahr	Containerumschlag in HH (TEU)	Schiff (Beispiel)	Ladepazität in TEU
1969	60.805	American Lancer	1.178
1984	1.000.000	American New York	4.400
2006	8.800.000	Xin Los Angeles	9.580
2012	8.800.000	CMA CGM Marco Polo	16.020
2018	8.800.000*	CMA CGM Saint-Exupéry	20.776

*Geschätzter Wert, Quelle: Hamburg Port Authority