

Foto: Bernd Tißler

Beeindruckende Höhe: Blick aus der Besucherperspektive auf den Arbeitsplatz eines Van Carrier-Fahrers VC93

## Beruf: Hochstapler

### Van Carrier-Fahrer sortieren das Container-Chaos an Land

Jetzt kann er sich wieder sehen – und vor allem fahren – lassen, der Van Carrier VC93 des Hafenumuseum. Zusammen mit zwei Kollegen hat er seinen Standplatz gegenüber dem Schaudapot des Museums. Dort warten sie auf ihren großen Auftritt, wenn ehrenamtliche Mitarbeiter staunenden Besuchern bei Ladevorführungen einen lebendigen Einblick in die Kaiarbeit der Siebzigerjahre bieten. Ihre Aufgabe ist der Transport von Containern. Im Laufe der Zeit waren ihre Reifen allerdings marode geworden. In diesem Jahr hat nun einer von ihnen, der VC93, „neue Puschen“ bekommen: Gespendet von der HHLA, hat das Reifen-Service-Kontor Pohle im Georgswerder Bogen sie aufgearbeitet und montiert. „Die alten haben vor allem darunter gelitten, dass wir bei den Vorführungen immer über die denkmalgeschützte Kante des Stellplatzes fahren müssen“, weiß Ehrenamtler Wolfgang Schwerdtfeger, der selbst

immer mal wieder in die Panzerglasskanzeln der Museums-VCs steigt, um zu zeigen, wie früher mit Containern gearbeitet wurde.

Van Carrier ist die englische Bezeichnung für die Portalhubwagen, die Container vertikal bewegen und sie dann an den Platz bringen, von dem aus sie weiter genutzt werden (per LKW oder Bahn oder zur Lagerung auf dem Hafengelände). Ursprünglich nannte man sie schlicht „Peiner“ nach dem Unternehmen, das sie als erste auf den Markt brachte.

Die drei beeindruckenden Ausstellungsstücke unseres Hafenumuseum repräsentieren verschiedene Entwicklungsstufen der VC-Evolution. Wolfgang Schwerdtfeger erklärt die Unterschiede: „VC26 stammt aus dem Jahr 1971. Er fuhr am Burchardkai und wird mittels Öldruck betrieben. VC2, Mitte der Siebzigerjahre in Betrieb genommen, verfügt bereits über zwei Kardanwellen. Der VC93, hergestellt von der Firma Valmet, ist mit zwei Motoren ausgestattet, von denen jeweils einer in den beiden Portalstützen verbaut ist.“ Ganz schön laut waren die Oldies in ihrer aktiven Zeit, erinnert er sich: „Da gab es anfangs sogar Proteste aus Övelgönne gegen den neuen Lärm aus dem Hafen.“ Kein Wunder, damals liefen die Dieselmotoren noch offen und ohne Dämmung.

Die Arbeitsbedingungen von damals lassen ihn heute schmunzeln: „Um die Containerstellplätze zuzu-

weisen, fuhr zuerst immer ein Einweiser mit dem Fahrrad vor den Peinern her. Das war nicht ungefährlich: Da der Burchardkai mit Betonplatten belegt war, musste der VC einen Sicherheitsabstand halten, denn sein Gewicht hob die Platten leicht an. Folgte er dem Einweiser zu dicht auf, entstanden gefährliche Spalten, die immer wieder zu Stürzen der radelnden Kollegen führten.“ Kein Wunder, dass die Einführung von Funkgeräten begrüßt wurde.

Auch Claus Bröcker, ein weiterer ehrenamtlicher Mitarbeiter des Hafenumuseum, hat die Einführung und die Weiterentwicklung der Van Carrier am TCT, dem Tollerort Container Terminal, miterlebt. „Wir haben immer wieder hart um eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen für die VC-Fahrer gekämpft“, berichtet der ehemalige HHLA-Mitarbeiter stolz.

Einfach war das allerdings nicht: „Da ging vieles nicht ohne Einigungsstellen und Arbeitsgerichtsverfahren.“ Schließlich führten Innovationen wie etwa Aufzüge sogar zu einer deutlichen Effizienzsteigerung bei der Abfertigung. „Allein dadurch haben wir pro Schicht zwischen drei und vier Container mehr bewegen können“, sagt Claus Bröcker.

Es waren zunächst vor allem ältere Kaiarbeiter, die sich entschlossen, von der körperlich anstrengenden Arbeit mit dem Stückgut auf den VC zu wechseln. Aber auch dieser Arbeitsplatz forderte seinen Tribut: Vor allem Nacken- und

Der Van Carrier VC93 wurde 1990 von Valmet gebaut und kam 2006 ins Hafenumuseum. Der Kraftprotz verfügt über 135 KW (183,6 PS) und kann drei Container übereinander stapeln. Dabei ist er auch noch schnell. Voll beladen bringt er es auf 24 km/h.



Foto: Hafenumuseum Hamburg

Rückenprobleme traten durch die einseitige Haltung in den Kanzeln auf. So setzten sich die Betriebsräte des TCT für eine Rotation aller Arbeitsplätze im Lösch- und Ladewesen ein. Die Arbeiter belegten im Lauf eines Monats abwechselnd verschiedene Arbeitsplätze oder führten Aufsicht. Doch die Arbeit mit dem VC barg Gefahren über verspannte Nackenmuskeln hinaus: Gerade in den schneereichen Wintern sind die VCs leicht umgekippt. Und bei Pensumfahrten, also wenn in möglichst kurzer Zeit ein möglichst hohes Arbeitsaufkommen erledigt werden musste, stieg die Unfallgefahr rapide. „Nahmen sich die Fahrer dann nicht die Zeit, die Container während der Fahrt abzusenken, um so den Schwerpunkt nach unten zu verlagern, verloren die VCs in den Kurven schlicht die Balance. Dann konnte es passieren, dass die unter Last bis zu 70 Tonnen wiegenden Kolosse von einem Moment zum anderen auf der Seite landeten,“ so Claus Bröcker.

Ungefährlich ist die Arbeit mit den VCs auch heute nicht. Davon berichtet Björn Schenck, der zusammen mit seinen Söhnen Maximilian und Maurice das Hafenumuseum besucht. Dort nehmen die drei die beeindruckenden Oldtimer mit besonderem Interesse in Augenschein, denn Schenck arbeitet heute bei Eurogate auf einem hochmodernen VC. Längst erfolgt die Steuerung der Container-

lagerung mithilfe hochspezialisierter EDV-Systeme. Doch die Verantwortung für die korrekte und sichere Abfertigung liegt nach wie vor beim VC-Fahrer: „Während der Schicht musst du zu 110 Prozent dabei sein. Nicht allein, damit du die richtigen Container bewegst, sondern auch, damit es keine Unfälle gibt“, betont Björn Schenck. Klar, dass während der Arbeit absolutes Handyverbot besteht. Dafür kann Schenck einen beeindruckenden Ausblick aus seiner ungefähr elf Meter hohen Kanzel genießen. So hoch ist der moderne „vier hoch“ der jüngsten Generation, der bereits vier Container übereinander stapeln kann.

Ansonsten ist im Hamburger Hafen noch „drei hoch“ der Standard. Weiterentwicklungen gibt es allerdings nicht nur in der Leistung der VCs. Auch in Sachen Umweltschutz hat sich viel getan: 2015 stellte die HHLA am Burchardkai ein Dutzend diesel-elektrischer Fahrzeuge in Dienst, die über 90 Prozent weniger Stickoxyde und Feinstaub als die älteren Modelle produzieren.

„Drei hoch“ ist auch die Höhe, in der VC93 vom Hafenumuseum stapeln kann. Der ältere VC2 bringt es dagegen nur auf „zwei hoch“ – ebenso wie VC26, der als erster seiner Art von Peiner gebaut worden ist. Der VC26 des Hafenumuseums wurde nach 37.030 Betriebsstunden von der HHLA ausgemustert und dem Museum am

29. August 2008 feierlich übergeben. Hier steht er nun als beeindruckendes Stück Hafengeschichte: Mit seinem Eigengewicht von 38 Tonnen und einer Nutzlast von 40 Tonnen. Wenn er nicht gerade zur Begeisterung der Besucher auf seinen frisch überholten Reifen Container herumfährt. *BN*

### Revolution im Transportwesen

Mit den ersten Containern veränderte sich die Arbeit im Hafen von Grund auf.

**1956** Malcolm McLean entwickelt für die amerikanische Armee den Container.

**1964** Der Burchardkai wird sukzessive für den Containerumschlag ausgebaut – zum Container Terminal Burchardkai (CTB).

**1966** Der erste Container wird im Hamburger Hafen gelöscht.

**1967** Die erste Containerbrücke geht in Betrieb.

**1971** Peiner baut den ersten Portalhubwagen. Heute ist er als „VC26“ Teil des Hafenumuseums.

**1984** Die VC-Flotte des Burchardkais wird mithilfe von Datenfunk in das IT-System des Container Terminal Burchardkai eingebunden. Tastatur und Bildschirm halten Einzug in der Führerkanzel.

**1995** Die HHLA führt das satellitengestützte Differential Global Positioning System (DGPS) ein, um Stellplätze von Containern noch präziser bestimmen zu können.

**2004** VCs mit diesel-elektrischem Antrieb senken den Kraftstoffverbrauch.

**2015** Am CTB geht ein Dutzend VCs der jüngsten Generation an den Start. Ihre Schadstoffemission ist gegenüber alten Modellen deutlich reduziert.

**2016** Der Containerisierungsgrad des Hamburger Hafens liegt bei 98,4 Prozent. Die HHLA betreibt 191 VCs.

**2017** Zukunft Automatisierung: Im Jade-Weser-Port Wilhelmshaven erprobt Eurogate in einem abgegrenzten Areal den Einsatz selbstfahrender Van Carrier. Eine Technologie, die in der Zukunft auch in Hamburg Einzug halten wird.

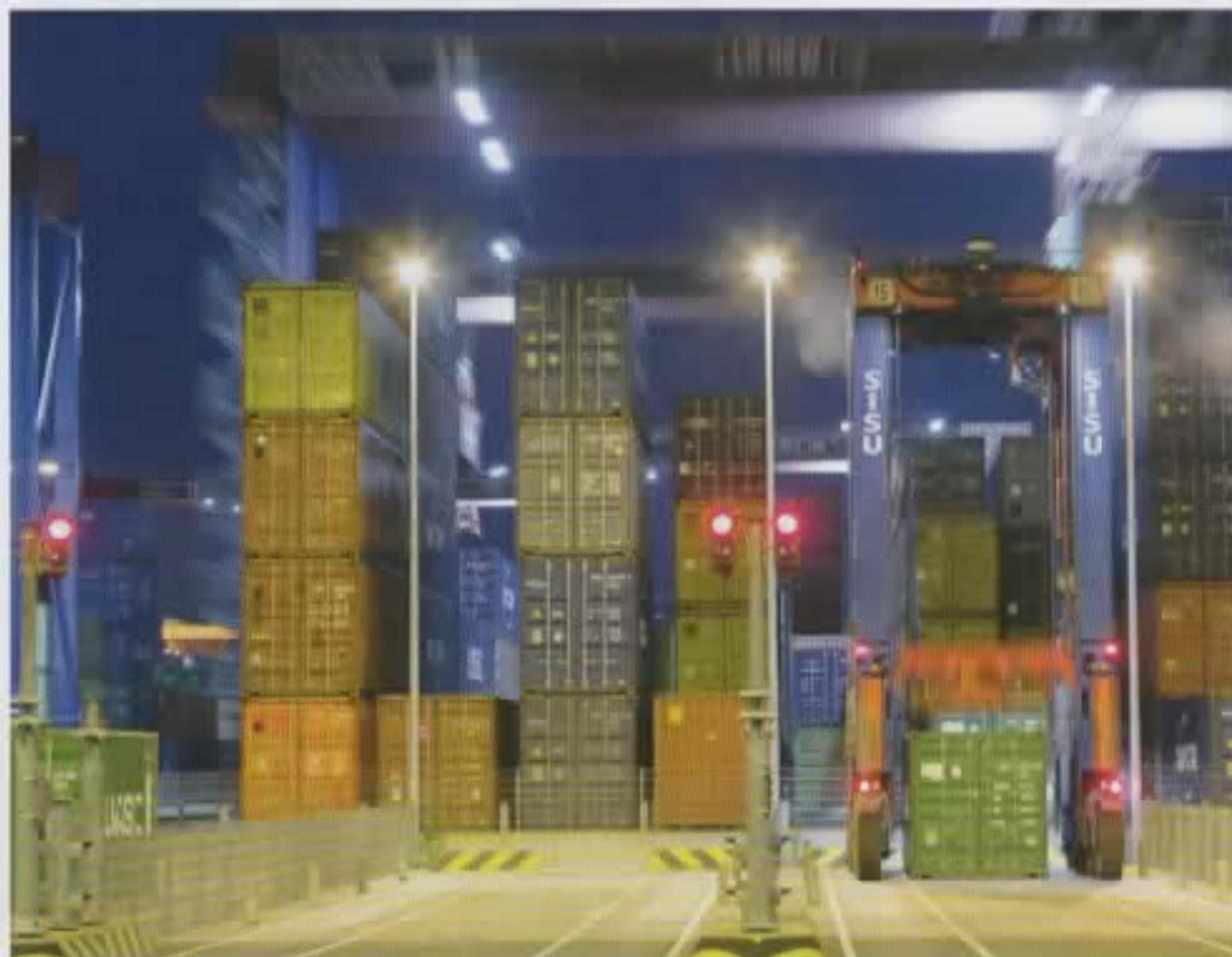


Foto: HHLA

*Tag und Nacht sorgen in Hamburg heute hochmoderne Van Carrier dafür, dass ein schneller Containerumschlag den Hamburger Hafen konkurrenzfähig hält. Sie können bis zu vier Boxen übereinander stapeln und damit die Kapazitäten der Lagerflächen optimal ausnutzen.*