

BBZ-Auszubildende an Bord der Monte Rosa-Hamburg Süd

Während man den Riachuelo über die Brücke von „La Boca“ kreuzt, kann man schon den Hafen von Exolgan erkennen. Im Hafen Exolgan Doc Sud liegt das größte Containerschiff der Reederei Hamburg Süd, das nach Buenos Aires kommen kann: die Monte Rosa. Der Gigant hat eine Gesamtlänge von 272 Metern und eine Verdrängung von 88.747 Tonnen. Der Dampfer lief 2005 bei der Daewoo-Werft in Korea vom Stapel und befindet sich seitdem im festen Liniendienst zwischen Hamburg und der Ostküste Südamerikas.

Auf Einladung des Geschäftsführers von Hamburg Süd Sucursal Argentina, Andreas Meyer, hatten 20 kaufmännische Auszubildende und Lehrer des Berufsbildungszentrums (BBZ) am Instituto Ballester die Gelegenheit, die Monte Rosa und die komplette Container-Logistik im Hafen von Exolgan kennenzulernen. Hamburg Süd gehört seit vielen Jahren zu den wichtigsten Ausbildungsunternehmen für die Kaufleute im Groß- und Außenhandel. Mehrere ehemalige Auszubildende haben inzwischen bei Hamburg Süd, das zur deutschen Konzerngruppe August Oetker gehört, Karriere gemacht.

Die Bedeutung der Monte Rosa für den Handel zwischen den beiden Kontinenten ist sehr groß, da sie zu den Schiffen mit der größten Reeferkapazität weltweit gehört: 1360 20-Fuß-Kühlcontainer können transportiert werden. Insgesamt kann das Schiff 5552 20-Fuß-Container mitnehmen. Diese Beladung wird fast nie erreicht, da der Hafen von Buenos Aires ein großes Hindernis hat: den Tiefgang des Flusses. Schiffe wie die Monte Rosa können nicht einmal die Hälfte dieser Kapazität bis nach Buenos Aires transportieren, da sie sonst steckenbleiben würden. Der maximale Tiefgang im Hafen Exolgan ist 10 Meter, während die Monte Rosa bei voller Beladung 12 bis 13 Meter Tiefgang hat.

Schon im Hafen neben diesem Riesen sahen wir, wie die Logistik funktioniert, also das Laden bzw. Entladen von Containern. Ein Kran von ungefähr 50 Metern Höhe nimmt die Container von dem Schiff und setzt sie auf die LKW, die neben der Monte Rosa warten. Der ganze Prozess muss ganz schnell erfolgen, so dass die zunehmende Dynamik im Außenhandel nicht verlorengeht.

Auf dem Schiff haben wir den Kapitän kennengelernt. Der leitende Ingenieur, ein Deutscher namens Harald Bube, zeigte uns die Antriebsmaschinen sowie die Anlagen, die das Schiff und die Kühlcontainer mit Strom versorgen. In Spitzenzeiten kann die Monte Rosa 15.000 KW produzieren, genügend Strom, um den Tagesbedarf einer Kleinstadt zu decken.

Auf dem Kommandodeck, in einer Höhe von 50 Metern, konnte man den gesamten Hafen und die Stadt betrachten. Der Erste Offizier erklärte uns,



BBZ-Auszubildende auf der Kommandobrücke der Monte Rosa.

wie das Schiff gesteuert wird. Es war beeindruckend, die Führungsstation des Schiffes zu sehen, ein Lenkrad, genauso groß wie in einem Auto.

Anschließend sind wir über das gesamte Schiff gelaufen, also da, wo die Container geladen werden und wo sich der Anker befindet. Insgesamt verfügt die Monte Rosa über 16 riesengroße Hallen, in die jeweils ca. 200 20-Fuß-Container passen und die sich teilweise unter dem Meeresspiegel befinden. Auf dem Deck werden weitere Container gestapelt.

Heutzutage sind Schiffe wie die Monte Rosa im Außenhandel üblich. Die allerneuesten können schon über 10.000 20-Fuß-Container transportieren. Ohne Containerschiffe und die standardisierten Container wäre der Prozess der Globalisierung nicht möglich.

Nach ungefähr 2 Stunden Besichtigung verließen wir die Monte Rosa, vielleicht ein bisschen wehmütig, aber glücklich, dass wir diese ganz besondere Erfahrung machen durften. Wir bedanken uns deshalb bei der Schiffsbesatzung für die interessanten Erklärungen sowie bei dem Management der Firma Hamburg Süd für die Organisation dieses Special Events.

Jan van Muylem und Constanza Gaggero (Kaufleute im Groß- und Außenhandel bei Hamburg Süd Sucursal Argentina)