

Hier ist alles eine Nummer größer

Lünen, 14.12.2010, Carmen Thomaschewski



Lünen. Hinter dem Eingangstor des Lüner Stadthafens ist alles eine Nummer größer. Riesige Radlader sind auf der insgesamt 19 Hektar großen Anlage unterwegs. Berge von Flugasche, Kohle oder Splitt türmen sich neben den übergroßen Lagerhallen auf, während die gigantischen Krane auf Arbeit warten.

Es ist 6 Uhr morgens. Dienstbeginn. Schon seit dem Vorabend liegt der niederländische Schiffer mit seiner „Kamperzand“ im Hafen. Er hat Kohle an Board und muss bereits 24 Stunden später – mit leerem Frachtdeck – in Duisburg sein. Dort wird er Roheisen laden und das wiederum in die Niederlande transportieren. Sein Zeitplan ist knapp bemessen. „Ich kann keine Woche im Voraus planen“, sagt der 31-Jährige, der seit zehn Jahren auf den Wasserstraßen im Binnenland unterwegs ist. Seine Zielorte werden von der Fracht bestimmt, nur das Wochenende gehört ihm und seinen Kindern. „Dann gehen meine Frau und ich an Land, holen die Kinder aus dem Internat ab und bleiben zu Hause. Sonst bin ich immer nur unterwegs.“ Selbst das Winterwetter sorgt nicht für eine Verschnaufpause. „Meine Maschinen haben 1200 PS, da kann ich mir den Weg bei Eis „freifahren“, wenn auch nur bis zu einer gewissen Eisdecke.

Jürgen Töller ist der Hafenmeister für Koordination und seit über 30 Jahren in Lünen beschäftigt. Dass der Kanal einmal so richtig zugefroren war, habe er erst zwei mal erlebt. „Da war ich dann auch mitten drauf.“

Der gelernte Maschinenbauer hat schon vieles im Hafen erlebt. Zehn Jahre lang steuerte er einen der vier Krane. „Nun bin ich das Mädchen für alles.“ Er hat ein Auge auf die Verladung der Waren, koordiniert die Abwicklungen und ist für all die technische Dinge zuständig, „die man so nicht sieht.“

Auch heute ist der 56-Jährige wieder draußen unterwegs. Es ist mittlerweile kurz nach halb zwölf, es schneit. Die 1200 Tonnen schwere Fracht ist von dem niederländischen Schiff bereits gelöscht worden. Nur zwei Männer sind nötig, um die Kohle auf den Lagerplatz oder die bereits wartenden Lkw zu verladen.

Einer steuert den Kran und den rund sechs Kubikmeter fassenden Greifer, der andere sitzt am Steuer des Schiffräumers, der auf der Ladefläche die Kohle aus den Ecken holt. Der Kranführer mit einer Augenhöhe von 14 Metern hat es muckelig warm im Führerhäuschen. „Im Sommer ist es dafür unerträglich heiß“, weiß Jürgen Töller aus Erfahrung. „Kein Lüftchen weht“, dafür sei die Aussicht großartig. Die Verständigung läuft per Funk und Handzeichen. Nach getaner Arbeit holt der Kranführer den Miniradlader aus dem Schiff und kümmert sich um die Wartung seiner Maschine.

Mittlerweile hat auch der Matrose das Deck der „Kamperzand“ gefegt und der Eichmeister schreitet mit einem Zollstock in der Hand das Schiff entlang. Das macht er einmal, wenn das Schiff ankommt und dann wenn es wieder ablegt. An sechs fest markierten Eichpunkten am Schiff (drei an jeder Seite), kann er erkennen, wie tief das Gefährt im Kanal liegt. Ist die zulässige Abladetiefe, also die Eintauchtiefe des Schiffes, erreicht und die Löschpapiere unterzeichnet, geht es für den Schiffer wieder auf Reise. Die Papiere müssen dann in der Reederei vorgezeigt werden, nur dann gibt es Geld.“

8000 Tonnen am Tag

Wenn an den Schleusen alles glatt geht, kann er in fünf Stunden in Duisburg sein. „Doch man weiß nie, wie lange die Fahrt wirklich dauert.“ Er lässt 1000 Tonnen Wasser in den Frachtraum, damit er tiefer liegt und auch unter die Brücken passt. Und dann legt er seitlich ab.

Für Jürgen Töller ist die Arbeit noch nicht beendet. Schon kommt das nächste Schiff an – diesmal mit Drahtspindeln. Bis zu 8000 Tonnen können pro Tag umgeschlagen werden. Über 40 Mitarbeiter sorgen für einen reibungslosen Ablauf. Denn Zeit ist Geld.