



**D**as im Jahr 2003 gebaute Containerschiff hat eine Kapazität von 2834 TEU, darunter rund 550 Stellplätze für Reefercontainer. Wie behält man angesichts dieser Containermengen den Überblick? Wie werden die Container gestaut, um den Aufwand beim Be- und Entladen so gering wie möglich zu halten? Die Antwort: Durch gewissenhafte Planung! An Bord befinden befinden

sich mehrere hundert Container, die hier in Hamburg entladen werden müssen. Fast ebenso viele Container wird die CMA CGM GALILEE wieder laden. Viel Arbeit für die Hafearbeiter und die drei Containerbrücken, die sofort nach der Ankunft des Schiffes mit dem Entladen beginnen. Die Vorbereitungen dafür haben bereits mehrere Tage vorher begonnen.

### Gewissenhafte Planung

Kapitän Toni Trendafilov und seine Crew haben alle notwendigen Daten für die Aktualisierung des Stauplanes via eMail an das Containerterminal Waltersdorf geschickt. In der „Ship-Planning“-Abteilung wird aus den Daten des Schiffes sowie den von den Agenturen und Reedereien gemeldeten Exportcontainern ein neuer Stauplan generiert. Die Aspekte, die die Planer dabei zu berücksichtigen haben, sind vielfältig. Die derzeit auf dem Markt befindlichen Stauplanungssysteme unterstützen lediglich den Planer beim Erstellen der Staupläne.

Diese Systeme sind für diesen Zweck mit benutzerfreundlicher Visualisierung ausgestattet, anhand derer eine optische Überprüfung des erstellten Stauplanes möglich ist. Die Erfahrung der Stauplaner, zumeist ehemalige Fahrensleute, ist für den Stauplanungsprozess bis heute unersetzlich. Denn ihr Wissen über die Besonderheiten des Schiffes und des Fahrtgebietes hinsichtlich Ladungsaufkommen und Navigationsbedingungen



**SICHERHEIT GEHT VOR:** Ein Ballast-tank-System sorgt dafür, dass das Schiff jederzeit stabil bleibt.