

Wenn der Schubverband mit dem originellen Namen und 185 Metern Länge vollbeladen mit Containern auf dem Rhein vorbeifährt, ist das beeindruckend. Und inzwischen ist die Kombination aus der **MS Triangle** und dem Schubleichter Bermuda bei Shipspottern auch einigermaßen populär. Das liegt auch daran, dass der Verband **eine eigene Website** und auch **eine eigene Facebook-Seite** hat. Die Vielseitigkeit besteht nicht nur darin, dass das Schubboot auch ohne Leichter fährt, sondern dass der Verband sowohl Container, als auch Schüttgut transportieren kann. Weil der Antrieb ausreichend stark ist, nimmt die MS Triangle bisweilen sogar einen weiteren Kahn längsseits mit.



*Bermuda/Triangle beim Beladen mit Schüttgut (Foto:  
[www.mstriangle.nl](http://www.mstriangle.nl))*

Der Rumpf des Schubschiffes wurde auf der **Malbo-Werft** in Malczyce bei Wroclaw in Polen gebaut und von der **Joh. van Duijvendijk BV** in Krimpen a/d IJssel ausgerüstet. Im 1999 in Dienst gestellten Schiff sind zwei Caterpillar-Maschinen mit je rund 1.200 PS im Einsatz, hinzu kommt das Bugstrahlruder mit ca. 570 PS. Der Leichter Bermuda hat einen eigenen Antrieb mit 700 PS und darf mit Einschränkungen selbstständig auf dem Rhein fahren.



*Der Verband mit fast ausgeschöpfter Kapazität ((c)  
Daniel Klein via Marinetraffic.com)*

Mit diesen Leistungsdaten schafft es der Verband nach Angaben des Eigners bergwärts in 60 Stunden von Rotterdam nach Mannheim; bis Basel werden es 85 Stunden. Zu Tal sind es dann 30 bzw. 48 Stunden. Dies und die enorme Ladekapazität machen den Schubverband Bermuda/Triangle zu einem ausgesprochen rentablen Transportmittel für Container. Der maximale Tiefgang liegt bei 3,7 Metern; wird der ausgenutzt, können 5.920 Tonnen befördert werden. Im Verband sind es maximal 368 TEU in vier Schichten.