

Festmacher - härtester Job im Hafen

Sicherheit: Bootsmänner vertäuen Schiffe an der Kaimauer - rund um die Uhr und bei jedem Wetter.

Von Elisabeth Stimming

Aus der Dämmerung über dem Köhlbrand löst sich ein Schatten. Mächtig wie eine Festung. Es ist 4.45 Uhr, und "Edward N." ist mit rund 150 000 Tonnen Erz in den Luken unterwegs zum Hansaport. Vier Schlepper manövrieren den Riesen. 4.50 Uhr: Am Anleger Neuhof startet Festmacher Gerhard Stotz (54) das 300-PS-Boot "Boxer", nimmt Kurs auf den Hansaport. "Edward N." ist der erste Job für Stotz und Marco Schubert (23) an diesem Morgen. Sie werden die armdicken Vorleinen des Massengutfrachters aufnehmen und dafür sorgen, daß sie sicher bei den Kollegen auf der Kaimauer landen.

Eine halbe Stunde später. "Edward N." liegt am Liegeplatz - 313 Meter lang, 50 Meter breit. Maßarbeit. Drei Schlepper drücken ihn gegen die Kaimauer, einer hält ihn. So lange, bis alle Leinen um die Poller oben auf der Kaimauer liegen. Die "Boxer" tummelt sich jetzt direkt vor dem Bug des Massengutfrachters. Wenig später schwingen die zentnerschweren Leinen über dem Heck der "Boxer". Marco Schubert schnappt die erste Schlinge, Stotz hält die "Boxer" in Position. Bei rauhem Wetter ist das hohe Kunst. "Festmacher haben meinen größten Respekt, sie lavieren oft in gefährlichem Gewässer, zwischen Schraube und Bordwand", sagt ihr Chef, Hans Oestmann (33). Er ist Mitinhaber der Firma Bootleute Altona Oestmann und einer von zwei Geschäftsführern der Arbeitsgemeinschaft Hamburger Schiffsbefestiger. Der studierte Meeresbiologe weiß, wovon er spricht: "Ich konnte Boot fahren, bevor ich laufen konnte, und habe in den Semesterferien bei meinem Vater jobbt."

"Wo sich kein anderer hintraut, fahren wir hin. Das ist nicht immer einfach für so 'ne Schüssel", sagt Stotz. Das gilt für Tage, an denen rauher Wind bläst, an denen die Männer im Boot am Heck gegen den Sog des Schraubenwassers ankämpfen müssen. Stotz ist seit 34 Jahren dabei. Bootfahren liegt ihm im Blut, ist ihm das Liebste an seinem Job. Dabei kommen die Boote immer seltener zum Einsatz - rund 80 Prozent der Festmacher-Jobs erledigen die Männer inzwischen von Land aus. Mit Autos, auf deren Ladeflächen Winden für die Leinen verschraubt sind (Winsch-Autos). Dort, wo diese Autos nicht hinkommen - an Pfähle im Strom zum Beispiel - oder auch zur Sicherheit, werden die Boote aber immer noch gebraucht.

Vier Vorleinen, zwei Springs und zwei Querleinen bringt das "Boxer"-Team an Land. Oben legen die Kollegen Thomas King und Niko Six die "Augen" der Leinen über die Poller - zerren und wuchten, bis sie sauber parallel liegen. "Es gibt eine Arbeitsästhetik, das Manöver muß sauber und elegant ausgeführt werden. Dann läuft der Job und es macht Spaß", erklärt Oestmann später in seinem Büro. Für die Achterleinen von "Edward N.", noch einmal acht Stück, sorgt ein Winsch-Wagen-Team auf dem Kai. Kraft und Geschicklichkeit sind Voraussetzungen für die Männer im Boot und an Land. "Wenn Sie zehn Leinen hochgehievt haben, wissen Sie, was Sie getan haben", sagt Decksmann Sönke Ahrens (34). Er hat die Nachtschicht in der Dispositionszentrale der Festmacher zusammen mit seinem Kollegen Lothar Büniger (48). Der Standort am Köhlbrand ist nagelneu, Oestmann hat dort ein Gebäude mit Büros und Reparaturhalle für die Boote gebaut und an die ArGe vermietet. Ein weißer Würfel mit Kuppel - "Bootmann-Moschee" sagen die Lotsen aus Spaß. Vor rund acht Wochen ist die Festmacherzentrale von ihrem alten Standort in Altona an den Köhlbranddeich gezogen. Alle einkommenden Schiffe laufen auf dem Monitor auf, die Disponenten hören

außerdem die UKW-Kanäle 73 und 74. Dann teilen sie die Jobs ein. Jeweils 15 bis 20 Kollegen sind pro Schicht in den Startlöchern. Rund um die Uhr. Boote und Wensch-Autos sind auf mehrere Standorte im Hafen verteilt. Ein Disponent, so Bünger, muß 99 Prozent aller Anlagen im Hafen kennen. "Er muß schließlich wissen, was die brauchen und einschätzen, wie lange der Job dauert."

Der Job der "Boxer" dauert etwas länger als gedacht: "30 Minuten ist üblich, aber hier ist das immer anders", sagt Stotz. Dann rauscht er auf die Kaimauer zu, legt den Hebel auf den Tisch - Vollbremsung. Die "Boxer" kommt haargenau vor der Mauer zum Stehen. Wartet auf den vereidigten Eichaufnehmer Christian Griebenow (31). Der fährt auf der "Boxer" um das Schiff, liest Wasserstände von den Tiefgang-Marken an Bug und Heck ab. Er macht das vor und nach dem Löschen. An der Differenz kann er sehen, wie viele Tonnen gelöscht wurden. "Wir sind bis auf ein halbes Prozent genau", sagt er. Ein Zentimeter macht bei einem Schiff wie "Edward N." schon 150 Tonnen aus. Wie Griebenow das macht? Er sieht kurz auf, konzentriert sich wieder auf die Zahl, die in den Wellen verschwindet: "14,34", sagt er. Erfahrung und Geduld. "Ich fahre solange ums Schiff, bis ich ganz sicher bin."

Allmählich wird es kühl auf der "Boxer". Im Winter, bei Schnee und Eis, wird es ungemütlich. Trotzdem kann sich keiner der Männer einen anderen Beruf vorstellen. Schubert ist gelernter Kfz-Mechaniker. Er fand den Ausbildungsplatz bei Oestmann über ein Praktikum, spurtet seitdem auf dem Mountainbike zur Arbeit. Ist glücklich und überzeugt: "Werkstatt? Nie wieder!"