Text & Fotos: E. H. Arndt

Die Tonnendreher von der Waterkant

Van Carrier, Fahrroboter, Portalkrahne: Hafenarbeit ist geballter Technikeinsatz – doch der Mensch bleibt auch in Zukunft überall unverzichtbar.

VIER LAGEN HOCH stapeln heutige Van Carrier die Container auf den Terminals

Die Unternehmen der Seehafenverkehrswirtschaft kommen mit ihren Berichten von Rekord-Umschlägen oder der Inbetriebnahme immer neuer Terminal-Kapazitäten kaum noch nach. Dabei ist die Technik oder sind die Tonnen nur die eine Seite der Medaille. Denn auch im Hightech-Zeitalter sind es immer noch Menschen, die mit ihrem Wissen und ihrer beruflichen Qualifikation entscheidend dazu beitragen, dass Rekordleistungen erbracht und ausgewiesen werden können. Am Beispiel von fünf Männern aus dem Hamburger Hafen, allesamt Mitarbeiter der Firmen HHLA (Hamburger Hafen- und Logistik AG) und Eurogate, wird klar: Ohne sie geht im Wortsinne gar nichts. Das Wissen darum macht sie selbstbewusst, aber nicht überheblich. Und auch das zeigt sich: Auf ihren Arbeitsplatz Hafen sind alle verdammt stolz.

Handwerker-Vorarbeiter Michael Helpap

Ohne sie läuft nichts. Die Rede ist von den Van Carriern, „VC“ abgekürzt. Auf zwei der insgesamt drei von der Hamburger Hafen- und Logistik (HHLA) im Elbe-Hafen betriebenen Containerterminals werden die Großstapler eingesetzt. Einzig der Hightech-Containerterminal Altenwerder (CTA) verzichtet auf die „Vauzehs“, wie sie im Hafenjargon knapp heißen, und greift stattdessen auf Computer-gestützte Fahrrroboter (AGV) und Portalkrane (AGC) zurück. Auf dem Containerterminal Burchardkai (CTB), dem mit 1,5 Km² umfassenden und mit Abstand umschlagstärksten Termi- →

HHLA VC-FAHRER „Etwas anderes kommt nicht infrage"

WACKELN VERBOTEN: Container werden mit Fingerspitengefühl dirigiert

SCHWINDELFREI sollte schon sein, wer in 38 Metern Höhe in der Glaskanzel arbeitet

TEAMLEITER JÜRGEN GRIESS

➔ nal im Elbe-Hafen – eine Fläche, die so groß ist wie das Fürstentum Monaco - sind genau 101 „VC´s" im Einsatz, und zwar rund um die Uhr. Die neueste VC-Generation erlaubt dabei sogar das Stapeln und Aufnehmen von Containern bis zu vier Lagen hoch.

Damit die Flurförderfahrzeug-Flotte uneingeschränkt zur Verfügung steht, wird ein umfassender Wartungs-Apparat benötigt. Daher gibt es auch auf dem „CTB" eine eigene VC-Werkstatt. Alles, was dort von Menschenhand bewegt wird, wirkt ein bisschen wie Szenen aus dem Land Lilliput. Räder, die fast menschengroß und hunderte Kilo schwer sind, demontierte Fahrzeugkabinen, die die Größe einer kleinen Gartenlaube haben. Es ist eine Welt, in der sich Michael Helpap wohl fühlt. Helpap ist einer von insgesamt vier Handwerker-Vorarbeitern in der VC-Werkstatt. Ingesamt 50 Mitarbeiter betreuen die millionenteure VC-Flotte. Bevor der 51-Jährige vor knapp 28 Jahren zur HHLA kam, hatte er es mit Pkw zu tun als Kfz-Elektriker. Wie viele seiner Kollegen kam er durch einen Zufall in den Hafen – und blieb dieser Arbeitswelt treu. Heute kann sich Helpap nichts anderes mehr vorstellen. Der Job ist abwechslungsreich, spannend und fordernd.

„Wenn ich daran denke, als ich 1978 bei der HHLA anfing, da hatten wir VC, die zwei Lagen hoch stapelten", erinnert er sich. Doch nicht nur darin unterschieden sich die Geräte von ihren heute im Einsatz befindlichen VC-Nachfahren. Die Lift-Technik der Stapler war damals anders, die Elektrotechnik war überschaubar. Die Einsatzbereitschaft der Großstapler sicherzustellen, erfordert ein sehr genaues Planen. „Wichtig ist für mich morgens, was in der dritten Schicht (von 23 Uhr bis 7 Uhr morgens, d.Red.) an Defekten eintrat." Das Schadensspektrum ist umfassend: vom Reifen- „Ditscher", über einen Hydraulik-Schaden bis zum Ausfall eines elektronischen Bauteils im Kabinenbereich. Dort ist nicht nur der Arbeitsplatz des VC-Fahrers. Hier befindet sich auch das Steuerungszentrum. Kollege Computer begleitet den VC-Kapitän als stummer Diener im Hintergrund. Bei kleineren Schäden im laufenden Schichtbetrieb rückt der eigene Entstördienst aus, sozusagen die hauseigenen Gelben Engel. Auch Michael Helpap hat in dieser Unterstützungsgruppe jahrelang gearbeitet, „eine sehr interessante Zeit".

Größere Reparaturen und planmäßigeWartungsdienste werden in der VC-Werkstatt durch das eigene Fachpersonal ausgeführt. Im Bedarfsfall werden auch Experten der VC-Hersteller hinzugezogen. Nach 1.000 Betriebsstunden wird eine größere Wartung am VC fällig. Nach 4.000 Stunden steht die Hauptuntersuchung an. Für die Reparatur- und Wartungsarbeiten wird auf dem CTB ein eigeness Ersatzteillager vorgehalten. Denn es gilt: Die VC-Räder müssen rollen.

VC-Fahrer Peter Warkosiewicz (HHLA)

Das meint auch Peter Warkosiewicz. Der 53-Jährige ist „VC"-Fahrer auf dem Containerterminal Burchardkai (CTB) der HHLA. „Peter" - die Anrede im Hafen ist das direkte „Du" - steuert die hochbeinigen

MICHAEL HELPAP Herr über die Werkstatt in der die VCs wieder zum Laufen gebracht werden

Großstapler seit 1992, ist also ein richtiger „alter Hase". Vor allem aber ist er eines: Hafenarbeiter in der vierten Generation. „Ein Job, der mir verdammt viel Spaß macht. Was anderes kommt für mich überhaupt nicht in Frage", sagt er.

Auch das ist typisch für den sympathischen Hamburger. Er empfindet einen ausgeprägten Berufsstolz. VC-Fahrer, das ist ein Job, der nicht für jeden geeignet ist. Dabei hatte er 1978, als er in das Unternehmen HHLA eintrat, zunächst eine Karriere als reiner Hafenarbeiter eingeschlagen. „Peter" hat also noch richtig „Tonnen gedreht". Damals, als es im Hamburger Hafen noch jede Menge Stückgut gab, das per Hand und natürlich auch mit überschaubarer Maschinentechnik bewegt werden musste. In der Hierarchie konnte er langsam aufsteigen, er vertiefte sein Fachwissen und erwarb die entsprechenden Zusatzqualifikationen bis hin zum „VC"-Patent. Richtig gelesen. Man spricht nicht vom VC-Führerschein, sondern vom „VC-Patent". Das klingt ein bisschen nach Seeschifffahrt.

Doch was muss ein Mann im Steuerstand eines VC mitbringen? Peter denkt kurz nach, dann sagt er: „Man muss sicherlich belastbar sein, auch dann, wenn´s hektisch wird." Wer den Betrieb auf einem Containerterminal mit VC-Betrieb verfolgt, der wundert sich darüber, wie scheinbar problemlos die Großstapler ihren Weg über die weitläufige Umschlaganlage finden. Doch damit es genauso ist, müssen die Fahrer dieser Flurfördergeräte optimal ausgebildet sein. Auch das wird gefordert: viel Gefühl, vom Raumgefühl bis hin zur Fähigkeit, Gewichte und Kräfte richtig und schnell einzuschätzen. Wenn der Stapler in die engen Containerreihen einfährt, dann sind links und rechts von den riesigen Rädern nur wenige Zentimeter Platz. Maßarbeit beschreibt den Einführvorgang wohl am zutreffendsten. Auch die Geschwindigkeit muss „Peter" gut einschätzen können. Zwar sind die Stapler – je nachdem, ob sie drei oder vier Lagen hoch stapeln können – in ihrem Tempo gedrosselt. Bei 24 bis 27 Kilometern/Stunde liegt die Fahr- ➔

➔ geschwindigkeit. Doch aufgrund der hohen Schwerpunkte müssen die Stapler sehr behutsam gelenkt werden, zumal bei Kurvenfahrten. Dass ein solcher Stapler umstürzt, ist kein theoretisches Szenario. Solche Unfälle sind dann – leider – sehr folgenschwer, auch wenn sie selten sind.

Der Arbeitsplatz VC ist im Laufe der Jahre technisch immer anspruchsvoller geworden. „Peter“ kennt noch die „Öldrücker“, eine Stapler-Generation, deren Technik das Aufnehmen der Boxen gerade „zwei hoch“ zuließ. Zur Verdeutlichung: Heute sind es bis zu vier Containerlagen, was für den Laien heißt: Mit seiner Kabine sitzt der Fahrer gute 13 Meter über den Erdboden. „Peter“: „Bei klarer Sicht, auch abends – es ist ja alles gut beleuchtet – ist das alles ok. Aber kribbelig wird´s bei dickem Nebel, wenn die Sicht praktisch null ist.“ In solchen Momenten muss der VC-Fahrer selbst entscheiden, ob er sein Gefährt weiter bewegen oder lieber bessere Sicht abwarten will. Denn: Die Sicherheit steht über allem.

Seine Transportaufträge bekommen Leute wie „Peter“ heute mittels moderner Telematik angezeigt. Seine Kabine ist somit auch ein kleines Hightech-Zentrum. Mit der Terminal-Zentrale steht er darüber hinaus auch per Sprechfunk in Verbindung.

„Ein Job, der mir verdammt viel Spass macht. Was anderes kommt für mich überhaupt nicht in Frage.“

PETER WARKOSIEWICZ (HHLA)

Vor einigen Jahren wurden die Aufträge ebenfalls per Funk übermittelt. Heute hat der Computer das Sagen. „Die Technik führt dazu, dass man irgendwie etwas einsamer geworden ist, wenn man da oben in der VC-Kabine sitzt.“ Und doch: Den Job da oben will er nicht tauschen. „Peter“ hat es geschafft. Er kommt jeden Tag aufs Neue hoch hinaus. Und er behält den Überblick.

Containerbrücken-Fahrer Sönke Greve

Erinnerungen an das erste Mal? Sönke Greve (36) hat sie noch: „Als ich das erste Mal allein in der Kanzel meiner Containerbrücke saß, frisch ausgebildet, da war ich vor allem mit mir selber beschäftigt, hatte peinlich darauf geachtet, dass ich ja jeden Hebel und Knopf genau bediene.“ Das war vor 14 Jahren. Inzwischen ist Sönke Greve ein echter Routinier in seinem Arbeitsplatz in 38 Meter Höhe. Er ist ein echtes HHLA-

SÖNKE GREVE hat das Fahren der Containerbrücke noch live gelernt – und ganz ohne Klimaanlage

Gewächs. Als er 1988 in dem Unternehmen anfing, erlernte er zunächst den Beruf des Seegüterkontrolleurs, der wiederum eine Reihe von verschiedenen, alt hergebrachten Hafenberufen in sich vereinigte. Doch schon kurz nach der dreijährigen Ausbildung stand für ihn fest: „Die Zukunft im Hafen, das kann nur der Container sein.“ Gedacht, getan. Greve nutzte die Gelegenheit, sich zum Containerbrücken-Fahrer zu qualifizieren. Damals, 1992, konnte im Hamburger Hafen die erforderliche Fahr-Praxis nur auf einer echten Containerbrücke erworben werden. Von einem Containerbrücken-Simulator, wie er seit Anfang 2005 im Fortbildungszentrum Hafen Hamburg (FZH) steht, konnten Greve und seine Kollegen damals bestenfalls träumen. „Das hilft sicherlich, die Ausbildungszeit zu verdichten, aber natürlich ist die Umschlag-Wirklichkeit auch durch den besten Simulator nicht darzustellen“, merkt Greve an. Seine Arbeit macht ihm Spaß. Und wenn´s wirklich mal ein bisschen kribbelig wird, dann hilft in der Regel eines: „Bis 20 zählen, und dann wieder von vorne anfangen.“

Die Containerbrücken von damals und von heute unterscheiden sich sehr wohl voneinander, weniger hinsichtlich ihres Aussehens – zumindest auf den ersten Blick - , sondern eher in zahlreichen technischen Details. Greve fährt heute eine der top-modernen „Zweikatz-Brücken“. Sie leisten einen wesentlichen Beitrag zur Produktivitätssteigerung beim Containerumschlag. 25 bis 30 Container-Moves pro Stunde lassen sich damit machen. Doch auch der Einsatz von so genannten „Twin-Spreadern“ beschleunigt die Arbeitsabläufe beim Be- und Entladen. Mit diesem Lastaufnahmegerät können auf einen Schlag zwei 20- Fuß-Container befördert werden.

Die Ingenieure haben auch dafür gesorgt, dass der Arbeitsplatz Brücke humaner geworden ist. In dem „Geschoss“ (O-Tron), dass Greve bedient, gehört zum Beispiel die Vollklimatisierung dazu, „was das Arbeiten gerade in den heißen Sommern, die wir jetzt hatten, erleichtert“. Die Containerbrücken-Fahrer erreichen – oder verlassen – ihren Arbeitsplatz in luftiger Höhe mittels Fahrstuhl. Greve denkt an das erste Mal, als er eine Brücke erklomm: „Die hatten damals nur Treppen. Wenn man hochging, das war schon ein komisches Gefühl.“

Teamleiter Jürgen Gries (Eurogate)

Als „Torte“ fing Jürgen Gries im Hafen an. Mit dem für einen Binnenländer etwas befremdlichen Begriff werden im Hafenjargon all jene Mitarbeiter beschrieben, die Berufsneulinge sind. „Torte“ oder „Ackermann“ - die Arbeitswelt Hafen ist rau aber herzlich. Noch wichtiger: sie ist ehrlich.

JÜRGEN GRIES leitet ein großes Team. Unterwegs ist er auf dem Terminal mit dem Team-Bus

Hier gelten das Wort und der Handschlag mehr als der von zarter Juristenhand ausgearbeitete 88-seitige Vertrag. Gesagt, gemacht, so läuft das.

Jürgen Gries ist so ein „Gesagt-gemacht-Typ“. 1979 begann seine Hafenkarriere. Gries ist ein Mann, der zupackt. Ein Blick auf seine kräftigen Hände zeigt das. Das kommt zum einen von der Hafenarbeit, weil er jahrelang als Stauer gearbeitet hatte. Auch der Boxsport, in dem er es recht weit gebracht hatte, findet sich in der kräftigen Handausprägung wieder. Doch das ist Geschichte, Erinnerung, sind Bilder, Medaillen und Pokale. Heute verdient Gries seine Meriten im Hafen, beim Terminal-Betreiber Eurogate. Zum Teamleiter hat er es über viele Zwischenstationen gebracht. Somit kennt er alle Bereiche des Umschlagbetriebes bis ins kleinste Detail. 1989 wurde er Lademeister. Heute nennt man das „Teamleiter“. Eine Tätigkeit, die mit viel Verantwortung verbunden ist. Gries: „Man muss eigentlich überall gucken, dass die Arbeit läuft. Die Leute müssen am richtigen Fleck sein, die Geräte müssen besetzt sein. Eben, dass Leben in der Bude ist.“ Auf dem Eurogate-Terminal in Hamburg gibt es derzeit 30 Teams. Jedes ist mit 23 bis 25 Mitarbeitern besetzt. „Teamarbeit“ gibt es seit einigen Jahren, „und das funktioniert „topp““, sagt Gries.

Gries hat in den fast 30 Jahren seiner Hafentätigkeit alle technischen Verwandlungen mitgemacht. „Diesen alten Hafenarbeiter gibt es nicht mehr.“ Der geballte Technikeinsatz hat auch dazu geführt, dass die Ansprüche an den Einzelnen zugenommen haben. Die Technik hat auch bewirkt, dass die physische Belastung abgenommen hat. Auch für Jürgen Gries ist der PC mittlerweile ein wichtiger Arbeitsbegleiter, „selbst, wenn das im Privatleben nicht meine Welt ist“. Der Computer hilft Jürgen Greis dabei, dass er seine Team-Mitarbeiter einteilen und verplanen kann. Ja, und dann ist er vor allem draußen, braust mit seinem orangeroten Team-Bus über den Terminal. Es soll ja „Leben in der Bude sein“.

Hebestellen-Mitarbeiter Helmut Krause

Apropos „Leben“. Papier lebt, meint jedenfalls Helmut Krause, den Kollegen und Kunden nur unter dem Nicknamen „Hammi“ kennen: „Von wegen papierloses Zeitalter. Nichts da. Trotz – oder vielleicht gerade – wegen des Computers und der vielen standardisierten Abläufe – ist das Papier weiterhin unverzichtbar“, sagt Krause, der 1979 im Hamburger Hafen vor Anker ging.

HELMUT KRAUSE, genannt „Hammi“, sorgt in der Hebestelle für den guten Daten- und Papierfluss

Seitdem ist er Mitarbeiter der „Hebestelle“ beim Umschlagbetrieb Eurogate. Als es das Unternehmen „Eurogate“ noch nicht gab, war „Hammi“ bei Eurokai tätig, die später der Bremer BLG zu Eurogate verschmolz.

Hebestelle? Wer im Binnenland diesen Begriff hört, denkt sofort an einen Schwerlastkran. Doch weit gefehlt. Das etwas verstaubt wirkende Wort gehört zum historischen Vokabular, das sich in der Hafenwelt erhalten hat. Zu dieser Familie der Wort-Saurier gehören auch Begriffe wie „Segelliste“ (sprich: Schiffsfahrplan), „Schuppen“ (Lagerhaus) oder „Aufkommer“ (für Schiffe, die erwartet werden).

In der „Hebestelle“ wird kein Kilogramm Ladung bewegt, sondern dieser Einrichtung obliegt vor allem eines: die Kontrolle der gesamten, einen Container begleitenden Dokumentation. „Ge“- oder besser „erhoben“ werden die mit dem Umschlag anfallenden Entgelte. Als „Hammi“ vor knapp 30 Jahren im Hafen anfing, da wurde in den „Hebestellen“ noch richtig Geld bewegt, wurden die ladungsbezogenen Entgelte von den Ladungskunden einbehalten. Ein Relikt aus dieser alten Hebestellen-Welt hat sich im Büro von Helmut Krause und seinen Kollegen noch erhalten: ein hözerner Sortierkasten für Papiere, „die man schnell mal eben haben muss“. Und wie zum Beweis sortiert „Hammi“ zwischendurch ein paar Zettel ein.

Ansonsten gleichen Krause und seine Kollegen Daten ab. Der Computer ist dabei ein wichtiges, unverzichtbares Hilfsmittel. Das andere ist das Telefon, das kaum zur Ruhe kommt. „Irgendeiner will immer etwas wissen“, sagt Helmut Krause. Mitarbeiter von Schiffsmaklern oder Speditionen „bimmeln“ ebenso durch wie Kollegen aus dem eigenen Betrieb. Die Hebestelle ist ein Anlaufpunkt, der immer weiterhelfen kann. Hier erhalten die umfangreichen Daten ihren letzten Schliff, bevor sie an die Mitarbeiter in der Schiffsplanung weitergeleitet und weiterverarbeitet werden. Sie bilden die Grundlage für die Richtige Be- oder Entladefolge der Container. Und wenn´s dann doch mal wieder eine Frage gibt: „Hammi“ und seine Kollegen wissen Rat, und sie wissen auch, wo´s noch ein Stück Papier gibt. Denn ohne geht´s doch nicht. •••

FAKTEN HAFEN HAMBURG

CHINA	*wichtgster Handelspartner*
134,9 MIO T	*Umschlag in 2006*
8,862 MIO	*TEU Umschlag in 2006*
97,2%	*Containerisiserung*
18 MIO TEU	*werden in 2015 erwartet*
12.000	*Schiffsankünft pro Jahr*
7.399 HEKTAR	*Hafenfläche*
154.000	*Arbeitsplätze*

AUSBLICK:
Für das Jahr 2007 erwartet der Hafen Hamburg ein positives Ergebnis im seeseitigen Hafenumschlag. Der Gesamtumschlag wird auf rund 140 Mio. Tonnen eingestuft. Für den Bereich Containerumschlag geht man von einem Plus zwischen 5 und 9 Prozent aus und erwartet ein Umschlagergebnis um die 9,5 Mio. TEU. Die Zahl der Arbeitsplätze wird voraussichtlich weiter steigen.