Aus der Serie im Fastmoker – Vereinszeitschrift von Hafenkultur e.V.

Ein Job für harte Männer

Die Arbeit der Festmacher im Hamburger Hafen

Container und Computer haben die Hafenarbeit verändert. Von den über vierzig Berufen, die es im Hamburger Hafen einmal gab, haben nur wenige den Wandel überlebt. Einer davon ist der Festmacher. Grund genug, um nachzufragen. Was machen die Männer, die täglich zum „Tauziehen gegen Containerriesen" antreten? Niemand kann das besser beantworten als Rolf Spietz, der ein ganzes Berufsleben als Festmacher tätig war und uns mit seinem Wissen Einblick in eine Arbeitswelt vermittelt, über die selbst im Hafen wenig bekannt ist. Dafür an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön.

Hamburg ist nach Rotterdam und Antwerpen der drittgrößte Handelshafen Europas. Im Jahr 2013 liefen etwa 10.000 Schiffe den Hamburger Hafen an, der Containerumschlag lag bei 9,3 Mio TEU und der Gesamtumschlag bei ca. 140 Millionen Tonnen. Auch immer mehr Kreuzfahrtschiffe und Tanker laufen Hamburg an. Sie alle brauchen die Arbeit der Festmacher – wenn sie kommen und wenn sie den Hafen wieder verlassen.

Es gibt nicht mehr viele alte Hafenberufe. Durch fortschreitende Technik und die Containerisierung sind viele Arbeitsplätze weggefallen. Aber einen Beruf gab es schon vor hundert Jahren, es gibt ihn heute, und auch zukünftig wird er unverzichtbar bleiben: Es ist der Festmacher, auf plattdüütsch „Fastmoker". Dieser Beruf hat eine lange Tradition. Um das Jahr 1900 ruderten Männer mit kleinen wendigen Spitzgattjollen den großen Seglern und Dampfern entgegen, um mit den Kapitänen das Festmachen zu vereinbaren; der schnellste Trupp bekam die Order. Sie brachten die Schiffstaue zum Kai oder zu den Dalben im Fluss. Böse Zungen behaupteten, dass einige manchmal nachts die Ruder der Konkurrenz ansägten, um so die eigenen Chancen auf einen Auftrag zu vergrößern.

Die Aufgabe, die Schiffe schnell und sicher an Pfählen und Pollern zu befestigen ist auch heute noch die gleiche wie damals. Inzwischen sind die Schiffe immer größer geworden, aber die Entwicklung der technischen Hilfsmittel ist parallel dazu verlaufen. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde durch den zunehmenden Schiffsverkehr im Hafen eine professionelle Organisation des Festmachergewerbes notwendig. Familienbetriebe übernahmen diese Aufgaben. Ihre Boote hatten 15 PS oder stärkere Motoren, heute haben die Boote der Festmacher eine Power von 300 PS.

Die ca. 100 Hamburger Festmacher wissen genau, welche Poller in welcher Reihenfolge benutzt werden müssen und wo der Aufenthalt lebensgefährlich sein kann, wenn die Festmacherleine bricht (reißt) und sie verletzen könnte. Meist wird die erste Leine, die Vorspring, benutzt, um das Schiff vollständig abzubremsen. Am Kai wird das Schiff dann mit mehreren Vor- und Achterleinen festgemacht. So werden die Zugkräfte aufgeteilt, die durch Winddruck auf die Schiffsaufbauten (Rumpf), die Takelage und die Schiffsladung (heute meistens Container) entstehen können.

Foto: Isabella v. Oesterreich

Rolf Spietz *ist Festmacher seit 38 Jahren. In dieser Zeit hat er 33.000 Schiffe verholt, los- oder festgemacht. Im Sommer 2014 wird er mit 65 Jahren verabschiedet in die Rente. Aber Rolf fühlt sich fit, möchte weiter arbeiten und selbst bestimmen, wann er aufhört. Er spricht den Chef an. Das Ergebnis: Er kann so lange er will als Festmacher arbeiten. „Ich bin sehr dankbar, dass ich diese Chance erhalten habe", sagt er lächelnd.*
Wie war das früher, als er anfing? „Damals wurden die Festmacher angelernt. Nach vier Jahren war ich zu neunzig Prozent sicher, was ich in der jeweiligen Situation zu tun habe."
Und wie ist seine Zusammenarbeit mit den jungen Leuten in der Firma?
Die Antwort kommt prompt aus dem Nebenzimmer von Ben: „Wir sind froh, dass wir Rolf haben, seine Berufserfahrung ist Gold wert. Bei uns fangen immer häufiger Quereinsteiger aus hafenfremden Berufen an. Die sind dann natürlich nicht vertraut mit den gängigen Knoten, die wir täglich brauchen. Rolf bringt ihnen das bei, bremst sie, wenn sie nach zweimaliger Beteiligung beim Festmachen glauben, sie seien jetzt Festmacher. Nee, auf Rolf wollen wir nicht verzichten." Und der lächelt fröhlich vor sich hin. In diesem Moment kommt die Stimme aus dem Funkgerät: „Rolf, Dein Schiff, die ‚Thetis D' passiert gerade die Landesgrenze (bei Wedel). Nimm das Auto, Burchardkai 15, festmachen zwischen 1510 und 1680." „OK", sagt Rolf und ich lerne, dass die „Thetis D" 170 Meter lang ist.

(Bild links) Festmacher in der Zeit des Stückgutumschlags. Auslaufen zum Übernehmen der Fangleinen auf dem Wasser. (Bild rechts) Schwerarbeit am Pier, die armdicken Trossen werden mit Muskelkraft verholt und um die Poller gelegt.

Fotos: HHM e.V.

Es sind bisher ausschließlich Männer, die in zwölf-Stunden-Schichten sieben Tage am Stück Schiffe festmachen. Sieben, acht Einsätze pro Tag sind normal. Einer Woche Tagschicht folgt eine freie Woche, dann ist Nachtschicht angesagt.

Wer welchen Auftrag übernimmt, legt die Zentrale fest. Vier Festmacherfirmen haben sich zur „Arbeitsgemeinschaft Hamburger Schiffsbefestiger“ zusammen geschlossen. In der Einsatzzentrale werden über Funk die eingehenden Aufträge koordiniert. Zwei Kollegen sehen die aktuellen Schiffspositionen auf einem Monitor und sprechen mit den Maklern. Manchmal folgt ein Auftrag dem nächsten, aber es gibt auch gelegentlich Wartezeiten. 20 bis 25 Festmacher sind pro Schicht einsatzbereit, und das an 365 Tagen im Jahr und rund um die Uhr. Wenn pro Jahr 10.000 Schiffe den Hamburger Hafen anlaufen, sind das 20.000 Arbeitseinsätze für die Festmacher. Durch das Verholen von Schiffen kommen weitere Aufträge hinzu.

Und wie läuft so ein Einsatz ab? Der Auftrag kommt per Funk. Die Festmacher fahren zur vorgesehenen Kaianlage. Zuerst fliegt die dünne Wurfleine vom Deck des einlaufenden Schiffes. Die Männer haben sie genau im Blick: Wenn sie den Boden berührt, müssen sie sofort zugreifen. An der Wurfleine ziehen sie dann die armdicke Festmacherleine, die aus einer Klüse von Bord kommt, an Land und legen sie über die Winsch auf der Ladefläche ihres Mooringcars, dieses orangefarben lackierte Fahrzeug mit der Aufschrift „Boatmen“, dem Logo der „Arbeitsgemeinschaft Hamburger Schiffsbefestiger“. Das Mooringcar ist das überwiegend eingesetzte Fahrzeug der Festmacher. Oft ist die Leine so lang wie das Schiff und das Heranziehen kostet die Männer viel Kraft. „Am besten macht man das zu zweit“, sagt Rolf. Ist die Leine auf der Winsch, übernimmt der Motor das weitere Heranziehen.

Die Übernahme der Leine vom Festmacher-Boot aus ist selten geworden, aber immer noch notwendig. „Wenn Schiffe an den Pfählen in Finkenwerder oder an der Norderelbe liegen, dann müssen wir mit dem Boot hin“, sagt Rolf Spietz. „Und wie kommt die Leine auf den Dalben“, frage ich. „Über die Leiter klettern wir auf den Dalben. Von oben werfen wir eine eigene Schmeißleine zum Boot hinunter. Unser Decksmann verbindet diese mit der Festmacherleine vom Schiff, wir ziehen diese hinauf und belegen sie auf dem Poller. „Und im Winter“, hake ich nach. Seine Antwort: „Mit durchgefrorenen Leinen wird die Arbeit natürlich noch viel härter und gefährlicher“. Und wie lange dauert ein Einsatz? „Manchmal dreißig Minuten oder sehr viel länger, was auch davon abhängt, ob die Deckbesatzung an Bord die Zurufe versteht und mitarbeitet. Und wenn gar nichts geht, dann helfen immer noch Handzeichen“.

Ich frage Rolf Spietz, was das Schönste an seinem Beruf sei. „Dass ich hier arbeiten darf. Wir sind immer an der frischen Luft, sehen immer andere Schiffe, manchmal auch ganz große wie die Queen Mary. Das ist beeindruckend, aber die Arbeit bleibt die gleiche. Wenn ich morgens an der Norderelbe den Sonnenaufgang beobachten kann und später den Sonnenuntergang in Richtung Finkenwerder, dann geht es mir gut.“ *IvO*

Der Festmacher heute

Seit ca. sieben Jahren ist der Festmacher ein Ausbildungsberuf in der Berufsgruppe „Hafenschiffer“. Zur dreijährigen Ausbildung gehört auch die Schulung für das Hafenpatent. Wer diesen Beruf erlernen möchte, braucht einen guten Hauptschulabschluss, Führerschein, körperliche Fitness und die Bereitschaft, bei Wind und Wetter im Freien zu arbeiten.

Der „Arbeitsgemeinschaft der Hamburger Schiffsbefestiger“ gehören vier Unternehmen an. 90 Festmacher, 11 Festmacherboote und 20 Winschenfahrzeuge sind rund um die Uhr im Einsatz. Sie bieten eine flächendeckende Versorgung und schaffen die Voraussetzungen für verlässliche Logistikplanung und Verkehrssicherheit im Hafen.

Ein Festmacherboot schleppt mehrere Yokohama-Fender zum Einsatz. Diese Mega-Fender werden bei großen Schiffen zwischen Kaikante und Schiff gehängt. Sie sorgen für Stabilität und federn Schiffsbewegungen ab. Während der Fahrt bereitet ein Festmacher den Einsatz vor.

Zwei Festmacher bei ihrer Arbeit auf den „Finkenwerder Pfählen“, eine der riesigen Containerbrücken im Hamburger Hafen. Davor sieht man Festmacherboote der neuen Generation. Das Bild zeigt eindrucksvoll die Dimensionen der heutigen Arbeitswelt des Festmachers.