

Festmacher bekommen Konkurrenz

Hans Oestmann gründet die Hamburg Lines Men



Fotos: Oestmann

Wenn's mal ein bisschen schneller gehen soll: Das Speedboot schafft bis zu 55 Meilen (knapp 100 km/h)

Die rund 10.000 Schiffsführer, die jährlich Deutschlands größten Hafen anlaufen, haben künftig die Qual der Wahl, wenn es darum geht, sicher an Land zu gehen. Bis Ende letzten Jahres war das Festmachergewerbe fest in der Hand der Arbeitsgemeinschaft Hamburger Schiffsbefestiger, einer GmbH & Co. KG, die sich aus fünf Firmen mit insgesamt 90 Angestellten zusammensetzte. Dazu gehörte auch die Bootleute Altona Oestmann GmbH, die in dritter Generation seit zehn Jahren von Hans Oestmann gelenkt wurde. In Personalunion leitete Oestmann auch als Geschäftsführer die Arge. Doch dann änderten sich bei zwei der Mitgliedsbetriebe die Eigentumsverhältnisse und damit auch die Vorstellungen, wie die Arge künftig ausgerichtet sein sollte. Oestmann wurde als Geschäftsführer abgesetzt und sollte sich ganz um die Geschäftsführung der Schleppreederei Lütgens & Reimers GmbH & Co. KG kümmern, die er seit 2010 ebenfalls innehatte. Dies entsprach jedoch nicht seinen Vorstellungen und er machte Anfang dieses Jahres kurzerhand deshalb ein neues, eigenes Unternehmen auf: Die Hamburg Lines Men GmbH.



Foto: SLH

Die Mooringcars sind funkelneue

„Ich wollte die Vielfalt im Hafen erhalten und keine Monopolbildung und die Familientradition als eigenständiger Unternehmer in nun dritter Generation fortsetzen. Mit 40 Jahren fange ich jetzt noch einmal ganz neu an“, berichtet der Blankeneser. Mit Mitarbeitern, die zum Großteil einst in seiner alten Firma gelernt hatten, und zum Teil ganz neuem Equipment ist er an den Start gegangen. Im Verbund mit einem weiteren Festmacherunternehmen sind insgesamt

35 Mitarbeiter und sechs Mooringcars, so heißen die Winschenwagen, in Form von Mercedes Sprintern im Einsatz.

Taue können mehrere 100 Kilo wiegen

Mit ihnen werden die an den Schweißleinen befestigten Taue der Schiffe an Land gezogen. Bei den großen Schiffen kann eines der armdicken Taue schnell mehrere 100 Kilo wiegen. Die Winden haben eine Zugkraft von 1,5 Ton-

nen. Das Festmachen an Land ist meist in 30 bis 60 Minuten erledigt.

Deutlich schwieriger wird es, wenn Schiffe wie Tanker und Bulker nicht an der Kaikante sondern mitten im Wasser anlegen. Dann müssen die Leinen von Booten aus um Dalben gelegt werden. Neben vier Vor-Leinen am Bug und vier Achter-Leinen am Heck sind es je zwei Springs, die Diagonal von der Mitte aus angebracht werden müssen. Vier Boote stehen Oestmann für diese Königsdisziplin zur Verfügung. Das Manövrieren rund um ein noch nicht gesichertes Schiff in dem viel befahrenen Fluss ist äußerst schwierig: „Die hohe Kunst der Schiffsführung betreiben die Festmacher“, umschreibt er es. Sie seien wie Ballerinas, da sie auf engstem Raum und unruhigem Wasser manövrieren müssten. Bis zu zwei Stunden kann ein Anlegemanöver vom Wasser aus schon dauern.

Im Frühjahr zieht zudem der Schiffsmeldedienst in seinen Firmensitz direkt neben dem CT Tollerort. Der Bau, den seine Firma 2005 errichten ließ, erinnert an eine Sternwarte. Auf einem Quarder sitzt eine Kuppel, in der Oestmann sein Büro



Foto: SLH

Hans Oestmann, Geschäftsführer

hat. Durch den Schiffsmeldedienst, an dem der gelernte Meeresbiologe eine Beteiligung erworben hat, erhofft sich Oestmann einen ständigen Überblick über die Schiffsankünfte sowie eine leistungsfähige Disposition. Denn sein Team muss 24 Stunden an sieben Tagen der Woche parat stehen

Slipanlage und eigene Bootshalle im Haus

Von seinem Büro aus kann Oestmann alle wichtigen Bereiche des Hafens überblicken: Die vier Container-Terminals ebenso wie den HANSAPORT, die ADM Ölmühle und die Köhlbrandbrücke. Das Grundstück direkt am Köhlbrand verfügt auch über eine eigene Slipanlage, mit der die Boote an Land geholt werden können. Denn im Unterbau ist eine Bootshalle mit Werkstatt untergebracht, in denen Schäden behoben werden können. Es komme hin und wieder schon einmal vor, dass sich ein Tau in der Schiffsschraube verfange. Das könne so schnell behoben werden.

Die alte „Moni“ liefert Frachtern Nachschub

Derzeit befindet sich auch ein Oldtimer in der Halle: Es handelt sich um ein in den 60er Jahren bei der Felzwerft erbautes Schiff, das Oestmanns Großvater einst geordert hatte und zuletzt in Bremen im Einsatz war. Per Zufall wurde Oestmann darauf aufmerksam und kaufte es zurück. Nun erhält es eine Komplettüberholung mit neuem Motor, Getriebe und Führerhaus.



Nebenerwerb: Nachschubversorgung mit der „Moni“

Ganznebenbei ist Oestmann auch unter die Spediteure gegangen. Mit der „Moni“, einem 16 Meter langen Motortüterschiff, beliefert er Frachter, die nur über eine Gangway mit dem Land verbunden sind und größere Mengen Proviant oder Ersatzteile benötigen. Bis zu 20 Tonnen kann der Veteran (Baujahr 1906) bewegen.

Und wenn's mal schneller gehen soll, steigt Oestmann in sein Speedboot, für das er eine Sondergenehmigung hat. Das gut neun Meter lange Schlauchboot bringt es auf 55 Seemeilen Speed und kann so auch eilige Aufträge bearbeiten, wenn die Straßen wieder einmal verstopft sind.

Text: Matthias Soyka

FURUNO

NEU!

Eröffnung des neuen Trainingscenters:
Geräte Training bei FURUNO DEUTSCHLAND

Aktuell: Type Specific ECDIS Training

- ▶ Sichere und effiziente Nutzung der FURUNO ECDIS FEA 2107 und 2307 Serien
- ▶ 2-tägiger Kurs mit theoretischen und praktischen Elementen
- ▶ 4 bis maximal 8 Teilnehmer pro Kurs
- ▶ Originale Bedieneinheit und Software für optimalen Lerneffekt
- ▶ FURUNO zertifizierter Abschluss

FURUNO DEUTSCHLAND
TRAININGSCENTER
Siemensstraße 31-33, Rellingen bei Hamburg
Tel. +49 4101 838 0, Fax +49 4101 838 111
www.furuno.de training@furuno.de