

Hans Oestmann ist in dritter Generation **Festmacher** im Hafen. Mit seinem neu gegründeten Unternehmen Hamburg Lines Men bringt er Bewegung ins Geschäft – und ein Boot mit Tradition

OLAF PREUSS

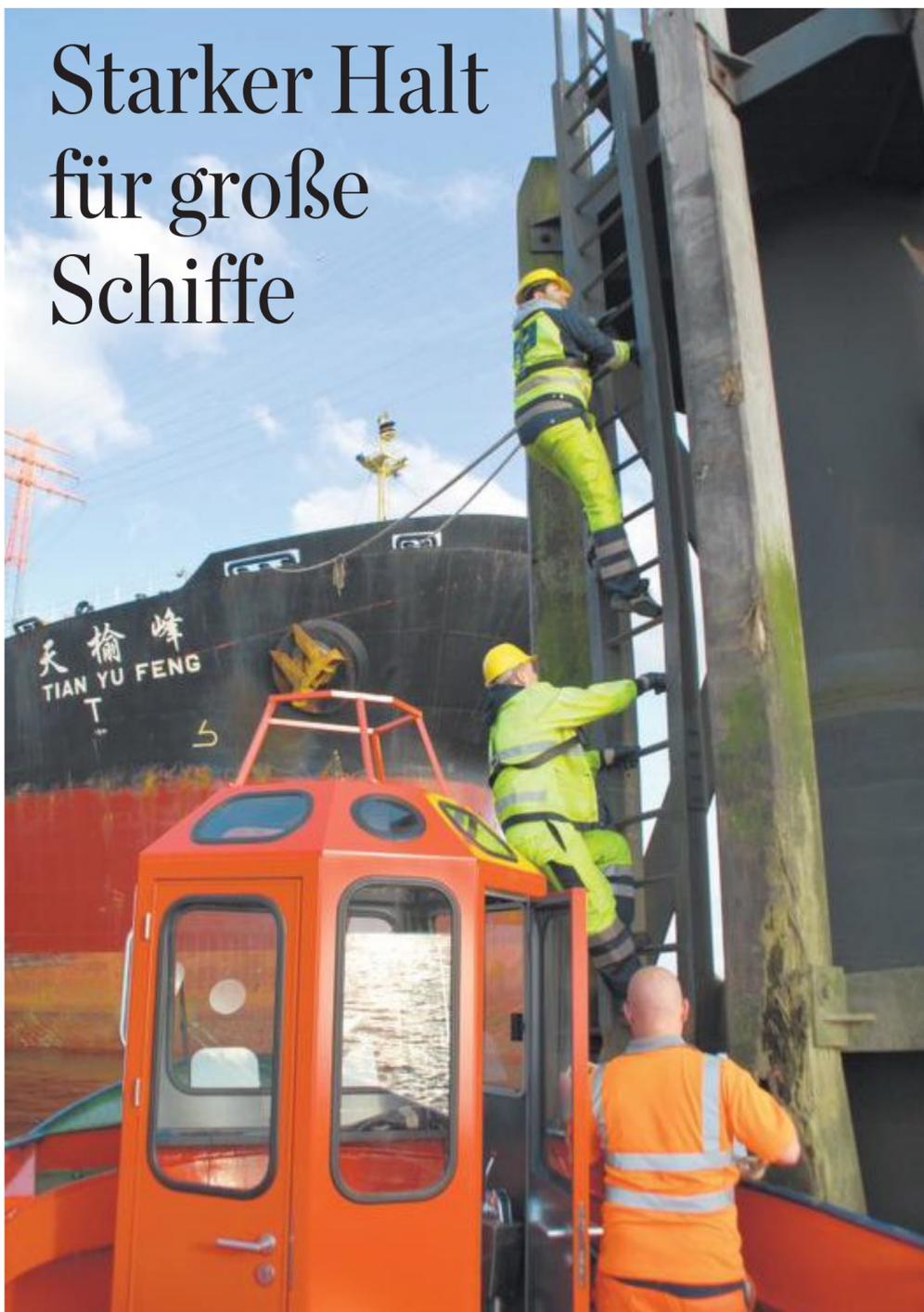
STEINWERDER :: Die „Margarethe“ fährt in der Abendsonne auf die Köhlbrandbrücke zu. Nicht weit von ihrem Anlieger entfernt wartet Arbeit. Lars Platzeck steuert das Festmacherboot zur Ölmühle von ADM. Dort liegt der Masengutfrachter „Tian Yu Feng“, entladen und bereit zum Auslaufen. Hoch ragt der Bugwulst des Schiffes aus dem Wasser. Platzeck nimmt seine Kollegen Mithat Akta und Oliver Soltan an der Kaimauer in Empfang und fährt sie vor das Schiff an einen mächtigen Dalben. Die beiden Männer steigen die steile Leiter hinauf. Das Licht ist mild, es weht kein Wind. Dennoch wirkt ihr Aufstieg auf den Pfahl gewagt. Oben machen sie die schweren, steuerbordseitigen Vorleinen des Frachters los. Das geht nur mithilfe eines Bootes, denn der Dalben steht frei im Hafenbecken. Zwei Schlepper warten schon, um die „Tian Yu Feng“ für ihre Abfahrt aus Hamburg ins Fahrwasser zu ziehen. Nach gut 20 Minuten setzt Platzeck die beiden Festmacher wieder am Kai ab. „Das war ein relativ leichter und ruhiger Job“, sagt er. „Meist ist es anders. Wir müssen bei jedem Wetter raus.“

Ein Schiff bei Windstärke 7 am Dalben festzumachen, das ist die Königsdisziplin. Hans Oestmann, Inhaber von Hamburg Lines Men

Ohne sie geht nichts im Hafen. Eine kleine Truppe von insgesamt weniger als 150 Arbeitern in einer Handvoll Firmen sorgt dafür, dass die Schiffe in Hamburg stets sicher festmachen und wieder loskommen. Gut 10.000 Schiffe fast jeden Typs und jeder Größe liefern den Hafen der Hansestadt im vergangenen Jahr an. Die Festmacher fixieren die schweren Tauen auf den Pollern der Kaianlagen mit Körperkraft und mithilfe von Winschenwagen, speziell ausgerichteten Kleintransportern. Oft aber müssen die Schiffe auch vom Wasser aus an Dalben befestigt werden, im Hafen selbst und auf den Wartepositionen vor dem Airbuswerk auf Finkenwerder.

„Wer bei Windstärke 7 und Strömung ein Großschiff an den Finkenwerder Pfählen in der Elbe festmacht, beherrscht die Königsdisziplin unseres Berufs. Die das können, sind echte Künstler“, sagt Hans Oestmann. „Man muss extrem darauf achten, dass man keinen Tampen in die Bootsschraube bekommt, dann ist man manövrierfähig. Wichtig ist auch die Kommunikation zwischen Schiff, Schlepper und Festmacherboot. Setzt das Schiff seine Schraube an, während der Festmacher am Heck operiert, wird das Boot unkontrollierbar fortgespült.“

Oestmann, 41, steht vor seinem Firmengebäude am Köhlbrand. Dort hat er einen weiten Blick über den inneren Teil des Hafens und auf die Köhlbrand-



Festmacher Lars Platzeck setzt zwei Kollegen am Dalben von ADM ab, damit sie die „Tian Yu Feng“ losmachen. Fotos: Olaf Preuß

brücke. Die Werkstatthalle seines Festmacherunternehmens Hamburg Lines Men mit der Kuppel auf dem Dach ist so markant, dass mancher Besucher auf einer Barkassentour glaubt, hier sitze die Zentrale des Hafens. Am Mittag dieses Tages hat Oestmanns Schwester Anita mit einer Flasche Astra-Pils vor der Halle gemeinsam mit einigen Gästen die „Margarethe“ getauft. Sein Großvater hatte das Festmacherboot in den 1960er-Jahren auf der Feltz-Werft auf Finkenwerder bauen lassen. In den 1980er-Jahren war es nach Bremen verkauft worden. 2011 holte Oestmann es zurück nach Hamburg: „Die Chance wollte ich mir nicht entgehen lassen.“ Komplette Erneuerung und mit einem 300-PS-Dieselmotor versehen, verrichtet die alte „Margarethe“ nun ihren Dienst für Oestmanns neues Unternehmen.

Die Taufe des restaurierten Bootes ist für Oestmann ein wichtiges Symbol, um die Familientradition mit seinem unternehmerischen Neustart zu verbinden. Erst Anfang des Jahres hat er mit Hamburg Lines Men die Arbeit aufgenommen. Seine frühere Firma Bootleute Altona Oestmann war Teil einer Arbeitsgemeinschaft von fünf Unter-

nehmen mit insgesamt 90 Mitarbeitern. Eine Zeit lang leitete Oestmann zugleich auch die Arbeitsgemeinschaft. Doch dann gab es Streit um die künftige Ausrichtung, und Oestmann fing als Unternehmer noch einmal neu an.

Mit seinem neuen Kooperationspartner, dem Unternehmen TMS, beschäftigt Oestmann nun insgesamt 35

Mitarbeiter, sechs Winschenwagen – die sogenannten Mooringcars – vier Autos, vier Festmacherboote und ein Speedboot, wenn es mal ganz eilig ist. Hafenkapitän Jörg Pollmann von der Hafenverwaltung Hamburg Port Authority (HPA), quasi der oberste Aufseher für die Arbeit der Festmacher, freut sich: „Konkurrenz belebt das Geschäft“,



Hans Oestmann auf Steinwerder vor der „Margarethe“. Sein Großvater hatte das Festmacherboot einst bauen lassen



Lars Platzeck von Hamburg Lines Men mit der „Margarethe“ vor der Köhlbrandbrücke unterwegs zur Ölmühle von ADM

sagt er. „Und Hans Oestmann kennt sich in seinem Gewerbe aus.“

Die Festmacherdienste müssen rund um die Uhr erreichbar sein, letztlich auch, um Schiffe in Notlagen helfen zu können. Oestmann und seine Leute sind über die An- und Abläufe im Hafen stets bestens informiert. „Ich konnte Anteile am Schiffsmeldedienst kaufen“, sagt er. „Das ist für die Festmacherei eine ideale Situation.“

Festmacher werden im Hafen immer gebraucht, auch in Zeiten der Flaute

Oft arbeiten frühere Seeleute in dem Gewerbe. Aber das ist für Oestmann nicht entscheidend. „Ich beschäftige gern Mitarbeiter mit handwerklicher Ausbildung, die wir neben der Festmacherei auch sonst im Unternehmen einsetzen. Besonders wichtig ist allerdings, dass sie gut mit den Booten fahren können, damit das Material nicht zu sehr leidet“, sagt er. „Die Ansprüche sind hoch, gerade bei schlechtem Wetter.“ Wenn es die Situation erfordere, fahre er auch noch selbst raus zu den Schiffen: „Das habe ich während des Studiums jahrelang gemacht, und mein Hafentatort gilt nach wie vor. Mir macht das immer noch riesigen Spaß.“

Dabei hatte er während des Studiums gar nicht vor, den Familienbetrieb zu übernehmen. Erst als ihm klar wurde, dass er als Meeresbiologe keine guten Arbeitsbedingungen und kein attraktives Gehalt vorfinden würde, entschied sich Oestmann anders. Zu Beginn des vergangenen Jahrzehnts stieg der passionierte Segler in die Festmacherei ein: „Damals begann ein jahrelanger Boom des Hamburger Hafens, vor allem bei den Containerverkehren. Die Aussichten waren glänzend.“

Mittlerweile stagniert der Güterumschlag. Allerdings trifft das die Festmacher weniger als die Terminals. Nach wie vor kommen viele Schiffe, wenn auch mit weniger Ladung. Gefahr sieht Oestmann, der sich auch im Vorstand des Unternehmensverbands Hafen Hamburg (UVHH) engagiert, vor allem durch den Engpass auf der Elbe: „Die Blockade der Elbvertiefung vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig ist für den Hafen ein großes Problem“, sagt er. „Ich bin aber zuversichtlich, dass das Gericht die richtige Entscheidung trifft und dass die Gegner des Projekts das auch akzeptieren können. Das wäre ein wichtiges Signal an die Linienreederei mit großen Schiffen, die jetzt mit vielen Widrigkeiten beim Anlauf auf Hamburg zu kämpfen haben.“

Seine Halle hat Oestmann im Jahr 2005 noch für seine damalige Firma gebaut. Von der Kuppel aus hat er den Hafen immer im Rundumblick. Allerdings wohnt er heute nicht mehr dort wie noch in der Anfangszeit: „Als ich meine Frau kennenlernte“, sagt er, „musste ich ihr dieses Zugeständnis machen.“

Puma leidet unter Rabattschlacht bei Sportartikeln

MÜNCHEN :: Dem angeschlagenen Sportartikelhersteller Puma brechen die Gewinne noch stärker weg als befürchtet. Rabattschlachten, Europas Wirtschaftskrise, der Konkurrenzkampf in China und ungünstige Wechselkurse belasteten das Unternehmen im zweiten Quartal unerwartet stark. Der neue Chef Björn Gulden wird noch lange zu kämpfen haben: „Wir haben zwar das Schlimmste hinter uns, aber das zweite Halbjahr ist ziemlich herausfordernd“, sagte Finanzvorstand Michael Lämmermann. „Ich wäre nicht überrascht, wenn der Preisdruck bis in die erste Jahreshälfte 2014 andauert.“

Die Umsätze von April bis Juni fielen um vier Prozent auf 692 Millionen Euro. Schlecht lief das Geschäft für Puma vor allem in Frankreich, Italien, Korea und China. Von den Erlösen blieb zudem prozentual weniger Gewinn hängen, unter anderem weil Puma mit Rabattaktionen seine Lager räumte. Auch mit seinem Kostensenkungsprogramm konnte Puma nicht gegensteuern. Das Betriebsergebnis (Ebit) brach auf 31 Millionen Euro ein. Der Konzerngewinn sackte um ein gutes Drittel auf 18 Millionen Euro ab.

Puma hatte lange den Vorstoß in neue Geschäfte vorangetrieben, um zur Lifestyle-Marke zu werden. Das klassische Sportgeschäft wurde unterdessen vernachlässigt, so dass Puma schließlich noch weiter hinter die Weltmarktführer Nike und Adidas zurückfiel. Nachdem Vorstandschef Franz Koch nach weniger als zwei Jahren geschasst wurde, richten sich nun alle Hoffnungen auf den Nachfolger Gulden. (rtr)

EU will Kunden von Kreditkarten entlasten

BRÜSSEL :: Die EU-Kommission will die Gebühren begrenzen, die Banken und Kreditkartenfirmen den Händlern für die Kartenzahlung in Rechnung stellen. Dies werde zu geringeren Kosten für den Einzelhandel führen, der diesen Vorteil über niedrigere Preise an die Kunden weitergeben könne, sagte EU-Wettbewerbskommissar Joaquín Almunia. Nach Schätzungen der EU-Behörde könnte die Entlastung der Verbraucher bei insgesamt sechs Milliarden Euro liegen.

Die Kreditkartenanbieter und eine spanische Verbraucherorganisation bezweifelten indes diesen Effekt. Einerseits ist unsicher, ob die Händler den Vorteil über niedrigere Preise tatsächlich an die Kunden weitergeben. Andererseits könnten die Banken die Begrenzung der Transaktionsgebühr zum Anlass nehmen, um die Jahresgebühr für die Karten zu erhöhen.

Die EU will nach jahrelangem Streit mit den großen Kreditkartenanbietern Visa und Mastercard einen Höchstpreis für Karten-Transaktionen vorschreiben. Bei Kreditkarten dürfen nach dem Gesetzentwurf nur noch 0,3 Prozent der bezahlten Summe als Gebühr berechnet werden, bei den noch weiter verbreiteten Debitkarten – in Deutschland früher EC-Karte genannt – liegt das Limit bei 0,2 Prozent. In Deutschland berechnete Visa 2012 mit mehr als 1,6 Prozent den höchsten Satz in allen 28 EU-Staaten. Zunächst soll die Preisgrenze nur für grenzüberschreitende Zahlungen gelten, nach zwei Jahren auch für den Einsatz im Inland. (rtr)

25.07.1995 **Lieber Marvin** 25.07.2013
große Klappe, liebes Wesen, **18 Jahre** wird der „Besen“ ♡ auf Feten bis zum Morgen chillen, den Fernseher bis weit nach Mitternacht quälen, Probleme nimmst Du selten wahr, dafür ist ja Muttern da, doch ab heute, das ist wichtig, trägst „Du“ die Verantwortung und zwar richtig.
Zur Volljährigkeit gratuliert Dir ganz herzlich:
die Bügelfrau, das Zimmermädchen, die Köchin, das Kreditinstitut, die Waschfrau, die Chauffeuse, also deine Mami
sowie Papi, Nanni und dein Rabilein Bella 🐾

Heute für Sie im Hamburger Abendblatt!
Die Prospektbeilagen liegen der Gesamtauflage oder in Teilaufgaben bei.
MediaMarkt **SATURN**
GALERIA
Die Tageszeitung gehört zu den meistgelesenen Informationsquellen.
Das Besondere: 84 % der Leser von Tageszeitungen lesen Ihre Prospekte sofort oder später.*
Information, Beratung, Kontakt
Tel.: 040/ 3 47-2 39 65
Fax: 040/34 28 02
E-Mail: ragna.andresen@abendblatt.de
Hamburger Abendblatt
* ZMG Mehrthemenumfrage 05/06

Gesundheit, Fitness **Verschiedenes**
Liebev. Entspannung Tel.: 0162/565 08 24 | Raucherentwöhnung, Lappe, 68 91 99 24
Kontakte für Sie und Ihn
ROSA attr. bild., viels. Do. + Sa. | **KNACKIGE BLD:** Mo-Do ☎ 68 91 80 96
Marschnerstieg 1 (2. OG) 0174/8835578 | Entspannende-Massage 0179-16 32 446
MESSAGE b. EWELIN Mo-Do 43 26 45 02 | ★ Lust auf liebe Hanseatin? ★ 64 54 575

Buchen Sie Ihre Familienanzeige:
Karla Browarczyk berät Sie gern
unter 040/34 72 30 37

Hamburger Abendblatt

Daimler macht Gewinnsprung

Verkauf der EADS-Anteile hilft. Ergebnis der Marke Mercedes-Benz bricht allerdings ein

STUTTGART :: Die deutsche Automobilbranche hat die Krise in West-Europa offenbar weitgehend überwunden. „Wir gehen mit Rückenwind in die zweite Hälfte dieses Jahres. In West-Europa dürfte die Talsohle erreicht sein. Ich gehe davon aus, dass die Märkte dort wieder anziehen“, sagte Daimler-Chef Dieter Zetsche anlässlich der Präsentation der Halbjahreszahlen. Auch beim Verband der Automobilindustrie (VDA) hieß es: „Wir rechnen damit, dass sich im zweiten Halbjahr eine Stabilisierung der Situation im westlichen Europa einstellt.“

Der Autokonzern Daimler hat in der ersten Jahreshälfte einen Gewinn von mehr als fünf Milliarden Euro eingefahren. Unterm Strich verdiente Daimler 5,15 Milliarden Euro, das sind 72 Prozent mehr als im Vorjahreszeit-

raum, wie das Unternehmen am Mittwoch in Stuttgart mitteilte. Haupttreiber für den Gewinnsprung sei eine Neubewertung und der Verkauf der Anteile Daimlers am Europäischen Luftfahrt- und Rüstungskonzern EADS im zweiten Quartal von April bis Juni gewesen. Der Verkauf sei mit 3,2 Milliarden Euro in das Ergebnis eingeflossen.

Insgesamt habe Daimler im zweiten Quartal einen Gewinn von 4,58 Milliarden Euro erwirtschaftet, was einem Plus von 193 Prozent gegenüber dem Vorjahresquartal mit 1,57 Milliarden Euro entsprach, wie der Konzern mitteilte. Im laufenden Geschäft fuhr Daimler im zweiten Quartal in verschiedenen Geschäftsbereichen jedoch deutlich schlechtere Ergebnisse ein als im Vorjahreszeitraum, wie aus den Zahlen des Unternehmens hervorging.

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern mit Fahrzeugen der Marke Mercedes-Benz sank um 22 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum auf 1,04 Milliarden Euro. Das Ergebnis aus dem Geschäft mit Lastwagen fiel 17 Prozent schlechter aus und lag bei 434 Millionen Euro. Unterm Strich aber verkaufte Daimler von April bis Juni sechs Prozent mehr Fahrzeuge.

Für das zweite Halbjahr rechne das Unternehmen aufgrund neuer Modelle, der Wirkung von Sparprogrammen und der erwarteten Nachfrage in wichtigen Märkten „eine deutliche Ergebnisverbesserung gegenüber dem Niveau der ersten Jahreshälfte“, erklärte Konzernchef Dieter Zetsche. Die Fahrzeugverkäufe des Konzerns lägen im Gesamtjahr voraussichtlich über dem Vorjahresniveau. (HA)