

Festmacher starten durch

Hamburg Lines Men expandieren nach Großaufträgen



Ein Boot der Hamburg Lines Men auf dem Weg zum Einsatz in den Hafenbecken

Vor rund eineinhalb Jahren scherte Hans Oestmann nach internen Differenzen mit den übrigen Anteilseignern aus der Arbeitsgemeinschaft Hamburger Schiffsbefestiger aus, in der auch der elterliche Betrieb angeschlossen war, und gründete die HLM Hamburg Lines Men GmbH. Nach verhaltenen Anfängen im vergangenen Jahr startet die HLM nun richtig durch. Seit Anfang Januar zählen die Reedereien Maersk und Unifeeder sowie K+S zu den Kunden. Für Oestmann bedeutet dies eine Verfüpfung des Umsatzes. Dem entsprechend ist er kräftig am expandieren.

Mit Jan Stein kam zunächst ein weiterer Mitarbeiter und bald zweiter Geschäftsführer. Beide haben früher schon zusammen gearbeitet. Zudem holte Oestmann acht Mitarbeiter aus seinem alten Betrieb zu der HLM und verdoppelte damit seine Angestelltenzahl. „In der alten Firma wären sie sonst beschäftigungslos gewesen“, berichtet Oestmann. Schließlich gebe es im Hafen im Bereich der Festmacher wenig neue Kunden. Nur die Verteilung könne sich ändern. Insgesamt über 5.000mal im Jahr dürften die HLM-Männer nun aus-

rücken, um vor allem die Feeder beim Verholen im Hamburger Hafen immer wieder los- und festzumachen. Im Schnitt fahren sie vier Terminals vor der Reise in die Ostsee an. Hinzu kommen die großen Containerschiffe von Maersk und rund 300 Bulker, die bei K+S anlegen.

Fünf neue Fahrzeuge und ein Boot angeschafft

Dafür hat Oestmann fünf neue Fahrzeuge angeschafft: Drei Mooring cars, auf denen die Winden für das Heranziehen der Leinen montiert sind,

und zwei Pkw, mit denen seine Mannen zu den Einsatzorten fahren. Dazu kommt noch ein weiteres Boot. Insgesamt kostete dies 300.000 Euro. „Wir überlegen, ob wir die Mooring cars an den großen Terminals parken“, berichtet Stein. „Wir kommen teilweise auf dem Wasser wesentlich schneller voran.“ Oestmann besitzt u.a. ein Speedboot, das fast 100 km/h schnell ist. Aber auch die normalen Boote sind zügiger als manch Pkw unterwegs, vor allem, wenn auf der Köhlbrandbrücke Stau ist. Da der Firmensitz mit dem

markanten Kuppelbau genau unter dem Hamburger Wahrzeichen liegt, genügt ein bloßer Blick aus dem Fenster, um die Verkehrslage zu checken.

Derzeit sucht Oestmann deshalb nach einem Catamaran. Doppelkufenboote seien sehr schnell und leicht und bräuchten somit weniger Treibstoff, meint er. Zudem sei der Verschleiß deutlich geringer. Auch über eine Erweiterung der Unternehmenszentrale denkt Oestmann bereits nach. Ein dreistöckiger Anbau mit zusätzlichen Büros und Sozialräumen wäre denkbar.



Das Festmachen von Schiffen im Fluss ist besonders zeitaufwendig

Ein weiterer Schritt soll der Ausbau der IT-Vernetzung sein. „Wir geben unsere Aufträge bislang über Funk weiter“, berichtet Stein. Da die Mitarbeiter rund um die Uhr tätig sind, wäre es für die Disposition hilfreich zu sehen, wo die Männer gerade sind. „Künftig könnten wir die neuen Einsatzorte auf Tablets verschicken. Darauf könnte auch die genaue Position des Schiffes auf einer Hafenkarte mit verschickt werden.“

Auch Auslandseinsätze künftig denkbar

Doch damit nicht genug. Oestmann überlegt auch, in anderen Hafenstädten aktiv zu werden. „Wir haben bereits eine Anfrage von einer Reederei, die mit unserer Arbeit sehr zufried-

er ist, ob wir für sie nicht auch in Rotterdam tätig zu werden.“ Maasvlakte 2, das in einem knappen Jahr den Betrieb aufnehmen soll, wäre beispielsweise ein Thema, wengleich es Externe zunächst immer schwer hätten. Das neue Jahr hat somit gut für die

HLM begonnen. Auch was das Wetter angeht.

Bei Schnee und Eis bis zu 40 Prozent Mehrarbeit

Der milde Winter habe die Arbeit erheblich erleichtert. Bei klirrendem Frost könne es schon passieren, dass die

schweren Schiffstau wie Masten aus dem Rumpf ragen und mit Brechstan gen um die Poller gebogen werden müssen, sofern von diesen zuvor das Eis ab geschlagen wurde. Mehrarbeit von gut 40 Prozent bedeutet dies.

Text: Matthias Soyka



Firmenchef Hans Oestmann (l.) und sein neuer Kollege Jan Stein