

Der Hafen, der niemals schläft

Containerstapeln von 23.10 Uhr bis 7 Uhr am nächsten Morgen. Die Männer lockt das Geld, doch wer den Job zu lange macht, verändert sich.

Von Bob Geisler



Unter den Füßen von Containerbrückenfahrer Oliver Hoffmann (28) geht es 40 Meter in die Tiefe. Auf dem Deck des Frachters "Ever Chivalry" unter ihm warten die Stahlboxen, die er in dieser Nacht entladen muss. Drei Stunden arbeitet er allein in seiner Kabine, dann löst ihn ein Kollege ab. Alles andere wäre zu anstrengend.
Foto: Zapf

Hamburg -

Die Arbeit ist nichts für Leute mit Höhenangst. Ein 40 Meter tiefer Abgrund gähnt unter den Füßen von Oliver Hoffmann, nur eine Glasscheibe im Boden schützt den jungen Containerbrückenfahrer vor dem freien Fall. Trotz der späten Stunde ist der 28-Jährige hellwach. Konzentriert blickt er in die Tiefe, dorthin, wo eine tonnenschwere Stahlkiste an den Seilen der Containerbrücke baumelt.

Ein kurzer Ruck am Steuerknüppel, dann schwebt die Box vom Schiffsdeck in Richtung Kai. "Ist eigentlich ganz einfach, wenn man den Bogen raushat", sagt Hoffmann und lacht. Die kleine Glaskabine beb und zittert, als hätte sich ein wütender Riese das Seil geschnappt und einmal kräftig daran gerüttelt.

Es ist kurz nach Mitternacht auf dem Containerterminal Burchardkai der Hamburger Hafen- und Logistik AG (HHLA). Während auf der gegenüberliegenden Elbseite die Bewohner der kleinen Lotsenhäuschen zu Bett gehen und die letzten Besucher der Strandperle durch den Elbsand nach Hause wanken, tauchen Tausende von Lampen den Terminal in ein orangefarbenes, unwirkliches Licht. Für 160 Mitarbeiter der HHLA hat ihr Arbeitstag gerade erst begonnen.

Der Frachter "Ever Chivalry" hat am Waltershofer Hafen festgemacht, einer jener Lastesel der Globalisierung, die gut 8000 Container gleichzeitig zwischen Europa und Asien hin- und hertransportieren können. Ein Schiff wie ein Hochhausblock, so lang, dass fünf der riesigen, rot-blauen Brücken gleichzeitig im Einsatz sind, um es parallel zu be- und entladen. Von Le Havre ist der Frachter der Evergreen-Reederei gekommen und muss so schnell wie möglich weiter nach Rotterdam, Shanghai und Hongkong.

Was das Schiff geladen hat, weiß Oliver Hoffmann nicht. Für ihn besteht die "Ever Chivalry" aus kaum mehr als der Reihe Stahlkisten, die er in dieser Nacht an Land hieven muss. Ein Computerbildschirm in der Kabine zeigt an, welche Container er mit seinem Greifarm zu fassen kriegen soll. "Das Schwierigste ist, den richtigen Schwung zu erwischen und die Container nicht zu sehr schaukeln zu lassen", sagt er.

Olli, wie sie ihn auf dem Terminal nennen, ist erst seit eineinhalb Jahren Brückenfahrer. Ein großer Junge auf einer großen Brücke, die blond gefärbten Haare frech nach oben gestellt und mit dem Spruch "Bramfelder Jung" auf seinem T-Shirt. Die Nachtschichten haben noch keine sichtbaren Spuren unter seinen freundlichen Augen hinterlassen.

Hoffmann mag die Nachtarbeit, nicht zuletzt wegen der Bezahlung. 28 Euro gibt es pro Schicht zusätzlich, steuerfrei. Insgesamt kommt ein Brückenfahrer in seinem Alter auf einen Bruttoverdienst von bis zu 4000 Euro. Doch die Arbeit ist anstrengend. Länger als drei Stunden lässt sich die Konzentration allein in der Kabine nicht aufrechterhalten.

Deshalb wird der Brückenfahrer nach dieser Zeit grundsätzlich abgelöst. Für den Rest der Nacht überwacht er die Arbeit seiner Kollegen.

Schlafstörungen kennt der junge Mann nicht, obwohl er häufig die Schichten auf dem Terminal wechselt, in einer Woche mal ab 23.10 Uhr und in der nächsten von sechs Uhr morgens an arbeitet. Nur für das Liebesleben ist die späte Arbeitszeit nicht gerade förderlich. "Es gibt Wochen, da sehe ich meine Freundin Stefanie überhaupt nicht", erzählt er. Auch sie ist Schichtarbeiterin - bei der Hamburger Polizei.

Viele der Nachtarbeiter auf dem Terminal lockt das Geld, doch wer den Job zu lange macht, verwandelt sich, sagen die Männer. Manch einer wird griesgrämig, ein anderer raucht zu viel, ein dritter wird lärmempfindlich und kann nur mit Ohrstöpseln schlafen. Die Ehen der Nachteulen werden häufiger geschieden, erzählen die Arbeiter.

Thomas Trenner (37) hat seine Frau gebeten, ihm Bescheid zu geben, wenn er sich verändert. "Dann wechsel ich sofort in die Tagschicht." Der kräftige Mann mit der markanten Glatze arbeitet fast ausschließlich nachts, schon seit sieben Jahren. Er ist Van-Carrier-Fahrer, steuert eines jener spinnenartigen, hochbeinigen Gefährte, die die Container von und zu den Schiffen transportieren.

Neun Meter über dem Boden flitzt Trenner in seinem Carrier über den Buchardkai, findet traumwandlerisch sicher den Weg durch das Labyrinth aus Zigtausenden von Stahlboxen bis zur "Ever Chivalry". Zwischendurch weicht er entgegenkommenden Carriern aus, grüßt kurz hinüber zum Fahrer in der Nachbarkabine, gewährt Vorfahrt. Auch auf dem Terminal gilt die Verkehrsregel rechts vor links.

Die Steuerung der schwankenden Fahrzeuge ist nicht einfach, ab und zu legt sich ein Fahrer zu scharf in die Kurve und kippt mitsamt dem Gefährt um. In der Werkstatt des Terminals steht gerade ein Carrier, dem eines seiner acht Räder fehlt. Der Fahrer hatte versehentlich einen Laternenpfahl mitgenommen.

Trenner mag die Nachtschichten vor allem deshalb, weil zu dieser Zeit weniger Verkehr auf dem Terminal herrscht. Ohne Verzögerung schnappt er sich einen der Container, die Kollege Hoffmann gerade auf dem Kai abgestellt hat. Auch der Van-Carrier-Fahrer richtet sich dabei ganz nach den Vorgaben auf seinem Computerbildschirm.

"Block 2 Martha - Reihe 18 - Platz 5-6" lautet die Position, die das System für die Box bestimmt hat. Genau dort wird er die Fracht zwischen seinen Stahlbeinen absetzen. Täte er es nicht, niemand würde den Container auf dem Areal, das etwa so groß ist wie das Fürstentum Monaco, wiederfinden.

Der Motorradfan hat sein Leben ganz auf die Nachtarbeit eingerichtet. Nach der Schicht schläft er etwa bis 13 Uhr, isst zu Mittag mit seinen beiden Kindern und kümmert sich anschließend um den Ausbau des Hauses oder die Pflege seiner Harley. "Bei diesem Rhythmus hab' ich mehr Zeit für Hobbys und Familie, als wenn ich tagsüber arbeiten würde", sagt Trenner. Abends gegen 20 Uhr legt er sich dann noch einmal für eine Stunde aufs Ohr, bevor er wieder zur Arbeit aufbricht. "Bisher komm ich gut damit zurecht."

Kollege Andreas Schlapsi (42) spürt hingegen immer mehr, wie sein Körper auf die späten Arbeitszeiten reagiert. "Wenn's über vierzig bist, merkt's das schon mit der Nachtarbeit", sagt er im breiten österreichischen Dialekt, der so gar nicht in den Hafen passen will. Die Liebe hat Schlapsi vor vielen Jahren nach Hamburg verschlagen, doch seine Sprache ist in seiner Heimat, dem Burgenland, geblieben.

Der Mann mit dem militärischen Kurzhaarschnitt und den gutmütigen Augen sitzt an der Schnittstelle zwischen Terminal und Güterbahn. Stahlbox für Stahlbox setzt er mit seiner Transtainerbrücke auf die bereit stehenden Waggonen. 30 Prozent aller Container verlassen auf diesem Weg den Burchardkai, die übrigen erreichen per Lkw oder Schiff ihren Bestimmungsort.

Schlapsi hat früher im Hafen Kaffeesäcke "g'schmissen", wie er erzählt. "Manchmal denk' ich, das war leichter als die Arbeit, die ich jetzt mach'. Für den Kopf, verstehst?" Wenn seine Schicht endet, sitzt er meist noch eine Dreiviertelstunde auf seiner Terrasse und hört dem Gezwitscher der Vögel zu. "Schlafen kann ich nicht gleich." Irgendwann, wenn das Geld reicht, will er zurück ins Burgenland gehen.

Es ist kurz nach fünf Uhr morgens, als die Sonne den Himmel über dem Burchardkai blau und rosa färbt. Langsam ebbt das Gewusel der Van Carrier ab, jetzt, wo der Wechsel zur Frühschicht bevorsteht. Bald macht sich auch Brückenfahrer "Olli" Hoffmann auf den Heimweg. Er hat es eilig, schließlich muss er um 14 Uhr schon wieder aufstehen. Dann ist Frühstückszeit - mit Toast und Marmelade und, wenn er großes Glück hat, sogar mit Freundin Stefanie.

erschienen am 28. Juli 2007