

Festmachen – losschmeißen

Wenn Ozeanriesen wie die „Marie Maersk“ in den Hamburger Hafen einlaufen, sind sie auf die Hilfe von Schleppern angewiesen. Präzise abgestimmt, im Minutentakt und bei nahezu jedem Wetter übernehmen Crews wie die der „Fairplay-95“ das Kommando über tonnenschwere Bewegungen auf engem Raum.

VON NICOLE DE JONG

Noch liegt eine stille Morgendämmerung über dem Schlepperpier Neumühlen. Die Elbe schimmert bleigrau, Möwen kreisen über den fest vertäuten Booten, der Kaffee dampft in der kleinen Kombüse. Dann ertönt ein „Pling“ – der nächste Auftrag ist eingegangen. Für die Crew der „Fairplay-95“ beginnt der Tag. Die Aufgabe: Assistenz bei der Einfahrt der „Marie Maersk“, einem 400 Meter langen Containerschiff, das sich langsam dem Hamburger Hafen nähert.

Aufgrund der Größe des Containerriesen wurden drei Schlepper angefordert. Die „Fairplay-95“ nimmt am Bug Position ein, seitlich steht das Schwesterschiff „Fairplay-96“ bereit, um bei Bedarf zu drücken, während sich die „Fairplay XI“ achtern am Heck des Frachters einordnet, um die riesige Masse des Schiffs zu kontrollieren und gegen Strömungen sowie Wind zu stabilisieren. „Die Wasserschutzpolizei ist auch dabei, und sichert das Fahrwasser für die Zeit ab, in der wir die ‚Marie Maersk‘ reindreihen“, erläutert Andree Hessling, Associate Head of Marine Asset Management New-build & Innovation der Fairplay Towage Group.

Der Einsatz verläuft planmäßig – koordiniert über das zentrale Einsatzportal, auf dem die Dispatcher die Bewegungen der Reedereien steuern. „Früher haben wir viel telefoniert, heute läuft alles digital und in Echtzeit. Das macht die Koordination deutlich schneller und sicherer“, sagt Hessling. Die Dispatcher sind die unsichtbare Kommandozentrale, die die Schlepper wie Figuren auf einem Spielbrett dirigiert: Wer fährt wann, wohin und mit welcher Geschwindigkeit? Alles muss stimmen – und alles hängt von Tide und Wetter ab.

Die „Fairplay-95“ ist extrem wendig und stark: Sie manövriert die großen Schiffe, die Hamburg anlaufen, präzise.

Der Startpunkt liegt meist auf Höhe von Airbus in Finnenwerder. Dort, zwischen Industrieanlagen und Lotsenbooten, wartet die Crew auf das Signal. Drei Mann sind an Bord: der Kapitän, ein Maschinist und ein Matrose – an diesem Tag begleitet von einem Praktikanten, der als angehender Schiffsmechaniker die Abläufe erlernen soll. Die Hauptcrew lebt jeweils für zwei Wochen am Stück auf dem Schlepper, danach folgen zwei Wochen Freizeit. So ist es vorgesehen: volle Einsatzbereitschaft rund um die Uhr, dann Erholung – nur in Ausnahme- oder Notfällen wird dieser Rhythmus unterbrochen. Die „Fairplay-95“ ist ein moderner Hochleistungsschlepper der Fairplay Towage Group und seit 2023 im Hamburger Hafen im Einsatz. Mit 25 Meter Länge, 6.700 PS und einem Pfahlzug von 80 Tonnen zählt sie



Zur Person

Andree Hessling ist seit seiner Kindheit der Seefahrt verbunden. Beeinflusst durch seinen Vater, der bei Bugsier arbeitete, entdeckte er früh seine Leidenschaft für die Schleppschiffahrt. Nach seiner Ausbildung als Maschinenbauer sowie einer zweiten Ausbildung zum Fluggerätemechaniker und zehnjähriger Tätigkeit im Marinefliegerdienst, erwarb der gebürtige Cuxhavener sein großes technisches Patent an der staatlichen Seefahrtsschule in Cuxhaven. Seit Juni 1997 ist er in der Schleppschiffahrt tätig, zunächst als Leitender Ingenieur auf der „Bugsier 15“. Später arbeitete er auf verschiedenen Schleppertypen der Bugsier-Flotte, bevor er von 2001 bis 2005 als Leitender Ingenieur auf der „Oceanic“ fungierte. Seit Januar 2018 leitete er die nautisch-technische Inspektion für die gesamte Fairplay-Gruppe, einschließlich der ehemaligen Bugsier-Flotte sowie Fairplay BV. Derzeit ist er maßgeblich an der Gründung und dem Aufbau der Abteilung Marine Asset Management beteiligt, welche sich unter anderem mit Neubauprojekten und Innovationen befasst. Auch hier sind die Dekarbonisierung und der Beitrag zu einer sauberen Umwelt ein Thema.

zu den leistungsstärksten ihrer Art. Sie ist extrem wenig – ideal für das präzise Manövrieren großer Container- und Kreuzfahrtschiffe. Ihr Schwesterschiff, die „Fairplay-96“, ist baugleich, die „Fairplay XI“ hingegen ein älteres Modell mit vergleichsweise höherer Leistung von 8.100 PS, 90 Tonnen Pfahlzug und einem hybriden Antrieb.

Sobald sich das Schiff nähert, übernehmen die Hafenslotsen das Kommando. Über Funk werden die Schlepper angewiesen, die Instruktionen sind kurz und prägnant: „Festmachen“ – „Losschmeißen!“ – „Viertel voraus“. Nur eingespielte Teams wissen exakt, was zu tun ist: Die tonnenschweren Leinen werden überworfen, die „Marie Maersk“ beginnt sich zu drehen, langsam und präzise – sie soll rückwärts in den Waltershofer Hafen gezogen werden. Am Eurogate-Terminal endet das Manöver. Hier wird das Schiff gelöscht. Die Schlepper ziehen sich zurück – bis zum nächsten Einsatz, entweder an einer anderen Stelle im Hafen oder wenn die Marie Maersk wieder hinaus soll auf die Elbe und das offene Meer.

Für die Besatzung ist dies Alltag, aber keiner, der Routine duldet. Die Wetterlage kann plötzlich kippen, die Einsätze kommen zu jeder Tages- und Nachtzeit. Starker Wind? Ab Stärke 6 gibt es für Schiffe der Größe „Marie Maersk“ ein sogenanntes Windfahrverbot. Nebel? Verlängert die Anfahrtszeit. Trotz modernster Technik bleibt die Arbeit Handwerk – rau, fordernd, oft intuitiv. Kapitäne müssen mehr beherrschen als allein das Steuern. Sie müssen führen, Ruhe ausstrahlen, die Dynamik des Schleppens spüren – fast wie ein Tänzer, der die Bewegungen seiner Partnerin antizipiert.

Deshalb zählen nicht nur nautisches Können und technische Kompetenz. Mindestens ebenso wichtig sind Erfahrung, Gelassenheit und Teamgeist. „Ein nervöser Kapitän überträgt seine Unruhe auf das gesamte Schiff“, sagt Hessling. „Das kann gefährlich werden.“ Er weiß, wovon er spricht, da er selbst viele Jahre auf Schleppern tätig war. Die Arbeit ist geprägt von Teamgeist und Verlässlichkeit. An Bord herrscht eine kameradschaftliche Atmosphäre, da die Crew eng zusammenarbeitet. „Das Team hält zusammen wie eine Familie. Ohne Vertrauen geht hier gar nichts“, bestätigt Crew-Mitglied Jörn Kessener.

Die Kapitäne sind echte Profis und beherrschen ihr Metier. Typischerweise kommen sie aus dem nautischen Bereich, viele beginnen mit einer Ausbildung als Schiffsmechaniker, sammeln Praxis auf verschiedenen Schleppern und erwerben später das nautische Befähigungszeugnis. Einige Kapitäne sind bereits seit Jahrzehnten dabei und blicken auf sehr unterschiedliche, internationale Karrierewege zurück – von der Frachtschiffahrt bis zur Bergung havariierter Schiffe. „Kein Einsatz und kein Tag gleicht dem anderen, aber das macht die Arbeit so spannend“, betont Kapitän Jens Bleckwehl.

Die Schlepper sind funktional, aber komfortabel ausgestattet: Jeder bewohnt eine kleine Einzelkabine mit eigenem Bad, im gemütlichen Gemeinschaftsraum wird gemeinsam gegessen. Alles entspricht den Standards der Maritime Labour Convention (MLC) – einem weltweiten Regelwerk, das faire Bedingungen für Seeleute garantiert. Doch selbst bei bester Ausstattung bleibt das Leben an Bord eine Herausforderung: Der Raum ist begrenzt, der Takt unnachgiebig, das Wetter unberechenbar.

Am Ende des etwa einstündigen Einsatzes kehrt die „Fairplay-95“ zurück nach Neumühlen. Dort liegen auch die Schlepper des Wettbewerbs – ein stilles Nebeneinander, bis zum nächsten Auftrag, denn pro Tag werden meist mehrere Manöver gefahren. Dann beginnt das Spiel von Neuem: Kraft, Präzision, Timing. Und immer wieder diese stille Eleganz, mit der sich die Kolosse durch die enge Fahrrinne bewegen – geleitet von kleinen, aber unersetzlichen Kraftpaketen. Ein Ballett aus Stahl auf der Bühne der Elbe.

Und einmal im Jahr wird aus diesem alltäglichen Manöver eine große Inszenierung: Beim Schlepperballett zum Hafengeburtstag zeigen die kräftigen Arbeitsschiffe, was in ihnen steckt – nicht nur an

Schubkraft, sondern auch an Feingefühl. Dann tanzen sie synchron zu Musik über die Elbe, drehen Pirouetten, schunkeln im Takt und formieren sich zu aufwendigen Choreografien. Was sonst ohne viel Publikum geschieht, wird zur Show: ein Schauspiel aus Technik, Teamarbeit und Timing. Und die Zuschauer staunen, wie viel Anmut in diesen kleinen Kraftpaketen steckt. ■

Fairplay Towage Group

Die Fairplay Towage Group mit Sitz in Hamburg blickt auf eine über 120-jährige Geschichte zurück. Die Ursprünge der Reederei reichen bis ins Jahr 1866 zurück, in dem Jahr, als die heute zur Gruppe gehörende Bugsier-Reederei gegründet wurde. Das Jahr 1905 gilt als Gründungsjahr der Fairplay Towage. Heute zählt die Gruppe mit über 100 hochleistungsfähigen Schleppern zu den führenden maritimen Dienstleistern Europas. Mit Tochtergesellschaften in Rotterdam, Antwerpen und Polen sowie der Integration der Bugsier-Reederei seit 2017 deckt sie ein breites Spektrum von Hafenassistenten, Seeverschleppung, Offshore-Einsätzen und Bergungen ab.

WALLMANN&CO

DEUFOL SEAPORT HUB

Visit us at deufol.com
or wallmann-hamburg.de

Professionals at the waterfront

Handling and Warehousing

- General cargo ► Iron products
- Heavy lifts ► Steel products

Quay Operation and Warehousing

Wallmann & Co. Hamburg
Pollhornweg 31-39, D-21107 Hamburg
Phone: +49(0)40-7 52 07-0

