



Arbeitet seit 20 Jahren für  
PGMS: Vorarbeiter Olli Reese  
koordiniert das Personal.

# Bei Wind und Wetter

**Sie sind fit und äußerst flexibel – Lascher sichern die Container auf den Schiffen. Als eines von vier Laschunternehmen im Hamburger Hafen ist PG Maritime Solutions (PGMS) am Burchardkai im Einsatz.**

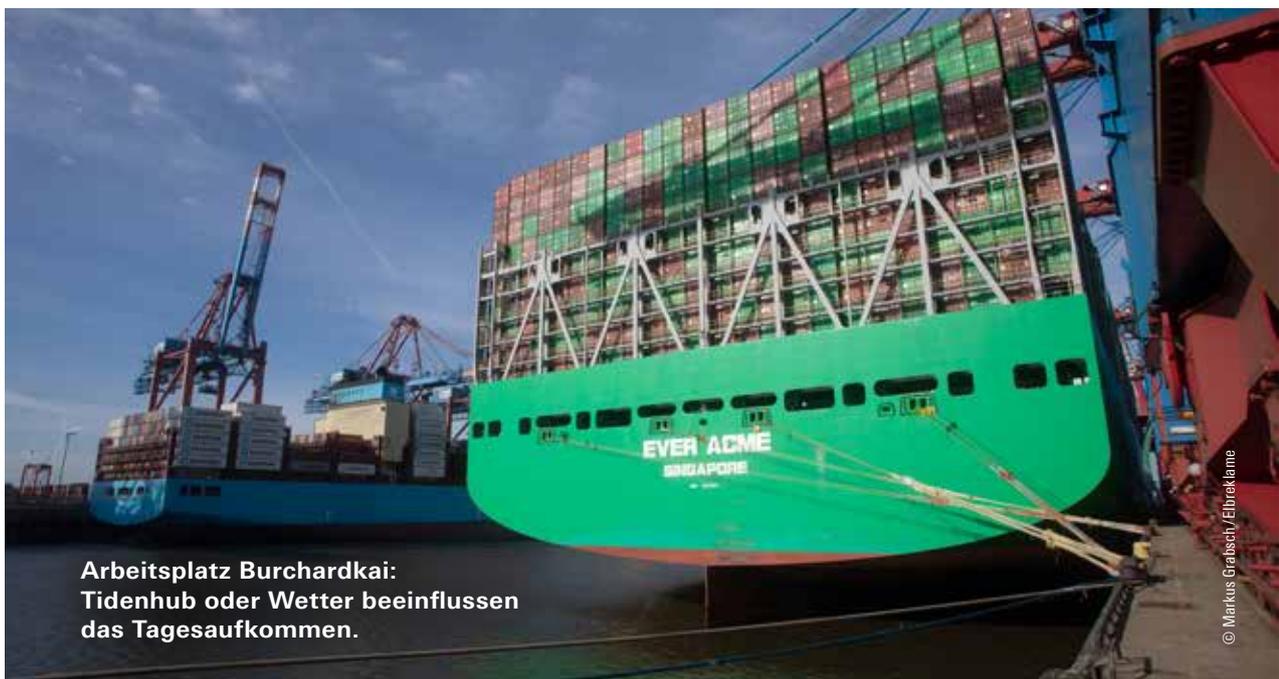
VON NICOLE DE JONG

Sie sind immer da, keiner kriegt es mit, aber sie sind unentbehrlich: die Lascher, die trotz aller Digitalisierung und Automatisierung ihre Arbeit immer noch von Hand verrichten. Ihr Arbeitsplatz sind Containerschluchten oder Laschkörbe auf dem Schiff. Lascher sind dafür verantwortlich, dass die vielen tausend Container auf den Schiffen gesichert und fixiert werden, damit sie auf ihrer Reise über die Weltmeere bei rauer See nicht ins Wasser fallen oder das Schiff aus dem Gleichgewicht bringen.

„Sie machen einen guten und sehr wichtigen Job“, sagt Michael Beyer, Geschäftsführer von PG Maritime Solutions (PGMS), einem von vier Laschunternehmen im Hamburger Hafen, das seit Mitte der 1960er-Jahre Hafendienstleistungen anbietet. Die meisten Lascher sind gelernte Handwerker, die für die spezielle Arbeit im Hafen ausgebildet wurden. Hauptkunde ist die HHLA. „Hier auf dem Containerterminal Burchardkai übernehmen wir traditionell und klassisch das Laschen von Containern und die Ladungssicherung“, ergänzt er.

Beyer leitet das Unternehmen seit knapp zwei Jahren. Insgesamt arbeiten 115 Mann als Lascher bei der PGMS – und Mann ist hier wörtlich zu nehmen, denn die Lascher der PGMS sind ausschließlich Männer. Die Arbeit ist körperlich anstrengend, denn sie müssen nicht nur viele Stufen ins und vom Schiff überwinden, auch das Heben der rund 15 Kilo schweren Befestigungsstangen erfordert viel Kraft. Pro Containerstapel müssen die Lascher vorne und hinten jeweils vier Stück befestigen – im Schnitt schleppen sie 150 Stangen pro Schicht. „Ins Fitnessstudio muss ich nicht, die Arbeit hält mich fit“, sagt Olli Reese, der seit 20 Jahren für PGMS arbeitet. Inzwischen ist er als Vorarbeiter tätig und koordiniert das Personal auf dem Terminal, springt aber immer noch oft seinen Kollegen beim Laschen zur Seite.

Die Männer werden täglich auf den Gängen eingeteilt – eine Containerbrücke ist ein Gang –, wo pro Schicht drei Lascher erforderlich sind. Oft müssen



**Arbeitsplatz Burchardkai:  
Tidenhub oder Wetter beeinflussen  
das Tagesaufkommen.**

sie in luftiger Höhe arbeiten. Die Containerbrücke bringt den sogenannten Laschkorb dorthin, wo die Lascher gebraucht werden – bis zu 50 Meter hoch. Dort werden sie, wie in einem Fahrgeschäft auf dem Dom, gesichert, damit sie nicht heraus- oder herunterfallen, und natürlich dürfen sie keine Angst vor der Höhe haben. Jeder Handgriff muss sitzen, damit sie sich nicht verletzen. Ihre präzise Arbeit ist entscheidend für die Sicherheit auf den Schiffen und kann nicht durch Maschinen ersetzt werden.

Die Lascher befestigen oder lösen die Verbindungen an den Containern. Bei Wind und Wetter. Ob die Sonne brennt oder es regnet, ob es stürmt,



## Die Lascher befestigen oder lösen die Verbindungen an den Containern.

schneit oder friert, egal ob das Thermometer plus 35 oder minus 20 Grad anzeigt – an 360 Tagen im Jahr sind sie rund um die Uhr im Einsatz – in drei Schichten, auch am Wochenende. Nur an fünf Feiertagen im Jahr bleibt der Hafen geschlossen. PGMS beschäftigt ausschließlich langjährige Mitarbeiter, die im Durchschnitt 47 Jahre alt sind und seit 15 Jahren oder länger als Lascher arbeiten. „Das zeigt, dass sie ihre Arbeit lieben und loyal sind“, sagt der Geschäftsführer.

Häufig wissen sie aber erst kurz vor Schichtbeginn, ob sie tatsächlich gebraucht werden. Das Tagesaufkommen ist nie konkret vorhersehbar, da Ereignisse wie Wetter oder Tidenhub zu Verspätungen führen können. Die erste Schicht des Tages wird am Vortag eingeteilt, die zweite Schicht, die um 15 Uhr beginnt, und die Nachtschicht erfahren erst am Mittag desselben Tages, ob sie kommen müssen. Sobald die HHLA mitteilt, wie viele Lascher sie an den Brücken braucht, also wie viele Gänge besetzt werden müssen, werden die Männer disponiert. „Wir haben zwar einen guten Tarifvertrag, aber der ist auch gerechtfertigt, weil die Arbeit den Leuten enorm viel Flexibilität abverlangt“, sagt Beyer.

Auch die Wochenendarbeit wird flexibel gehandhabt, wer Zeit hat und arbeiten will, meldet sich in der Woche davor. Früher war das für alle Pflicht, aber dies wurde bei PGMS vor einigen Jahren abgeschafft. Viele wollen am Wochenende arbeiten, weil es dafür Zuschläge oder Zeitausgleich gibt. „Wir sind deshalb auch am Wochenende fast im-

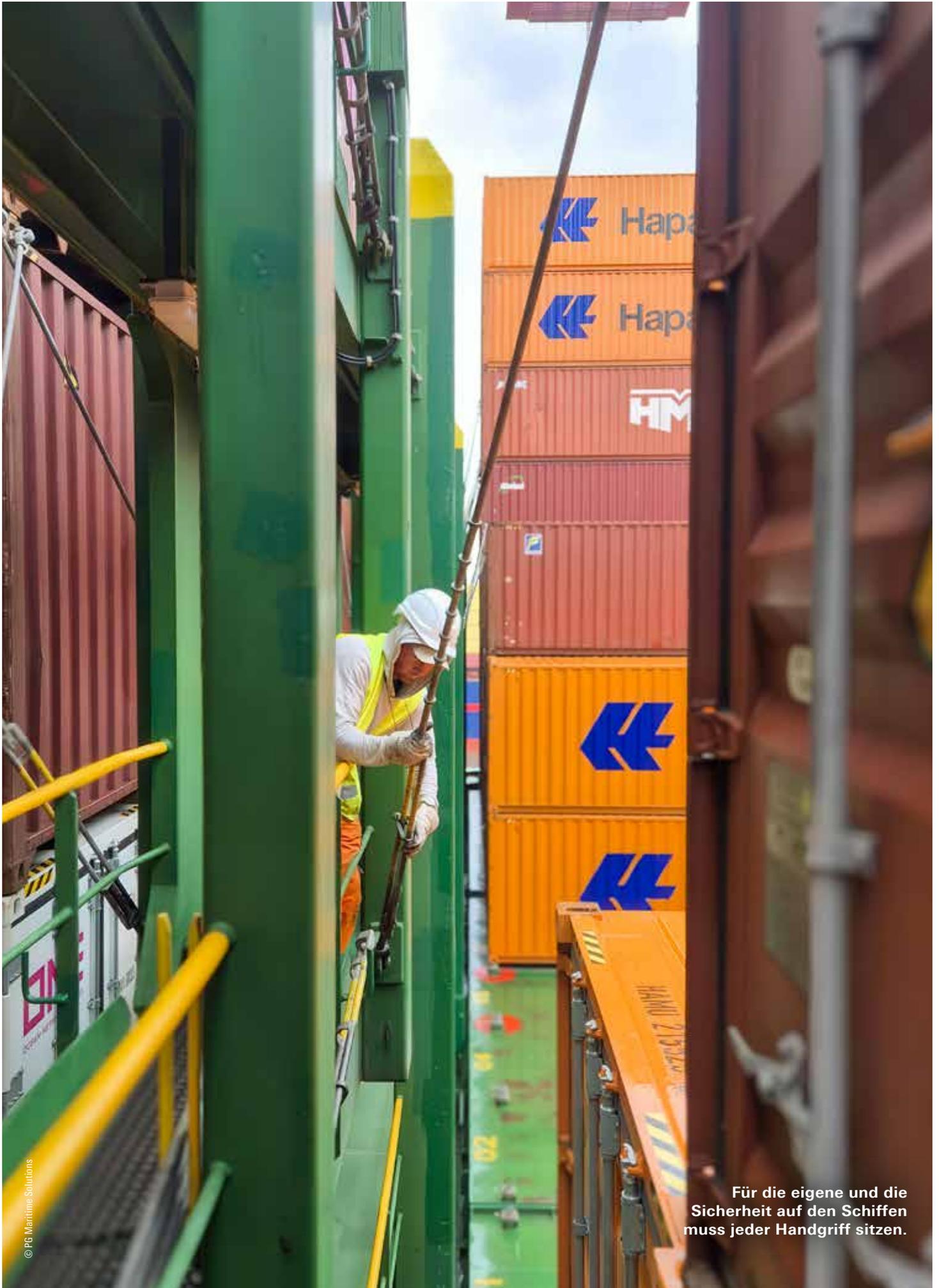
mer nur mit eigenen Leuten draußen“, sagt er. Auf Fremdpersonal von der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft (GHB), dem Personaldienstleister für den Hamburger Hafen, ist PGMS deshalb nicht so stark angewiesen. „Die Freiwilligkeit und Flexibilität sind ein so hohes Gut, das habe ich in meinen mehr als 30 Jahren Tätigkeit im Hafen so noch nicht erlebt.“ Es kommt also immer darauf an, wie viel zu tun ist – das Aufkommen schwankt. In den besten Jahren hat PGMS zwischen 85.000 und 95.000 Container pro Monat gesichert. Das Containersegment verzeichnet allerdings seit Jahren rückläufige Zahlen. Im vergangenen Jahr waren es zeitweise sogar rund 20.000 bis 30.000 Container weniger pro Monat, die gelascht und gesichert werden mussten. Das Unternehmen wollte aber niemanden entlassen, und setzte deshalb bis Mai dieses Jahres auf Kurzarbeit. Inzwischen ist das Aufkommen wieder auf etwa 75.000 Container angestiegen.

Als Hamburger Unternehmen konzentriert sich PGMS auf den Hamburger Hafen. „Wir sind Dienstleister und dort, wo wir gebraucht werden“, betont Beyer. Hier kommt auch der zweite Unternehmensbereich PG Lashing & Securing (PGLS) ins Spiel, der im konventionellen Bereich tätig ist. Die Mitarbeiter stauen und laschen auf den Mehrzweckterminals Wallmann, Unikai und C. Steinweg (Süd-West Terminal) alles, was nicht in den Container passt: Projektladung wie Maschinenteile, Turbinen, Schiffsschrauben oder Coils. Gelegentlich sichern sie auch Ladung auf Containerschiffen, wenn diese zusätzlich konventionelles Stückgut transportieren. Stauen und Laschen ist traditionell das Kerngeschäft des 1965 gegründeten Unternehmens.

Darüber hinaus bietet die PGLS die Möglichkeit, Schiffe mit Lashing Equipment auszustatten. Das Unternehmen handelt unter anderem mit Twistlocks, mit denen Container untereinander und mit dem Schiff verriegelt werden, Spannschrauben, Laschstangen sowie Stacking Cones, die das Verrutschen gestapelter Container verhindern. Auch Ketten, Drähte und Seilklemmen, Spann- und Zurrgurte oder Stau- und Kanthölzer können über PGLS bezogen werden. Das gesamte Unternehmen erwirtschaftet einen Jahresumsatz von elf Millionen Euro. Olli Reese wird derweil per Funk zu Gang 7 gerufen. Irgendwas klemmt und er als Vorarbeiter soll das Problem lösen. Er ist da und nur die Kollegen bekommen es mit. ■

**Michael Beyer**  
Geschäftsführer  
von PG Maritime  
Solutions (PGMS)





Für die eigene und die Sicherheit auf den Schiffen muss jeder Handgriff sitzen.