

## „Das war eine harte, manchmal auch gefährliche Arbeit“

**Hafensenior Wilhelm Wendtorff über den Beruf des Hafenarbeiters**

Hafenarbeiter kümmern sich seit Jahrhunderten im Hafen um das Be- und Entladen von See- und Binnenschiffen. Ihre Arbeitsplätze waren und sind Schiffe, Kaianlagen, Speicher, Containerabstellplätze und andere Freilager. Sie waren verantwortlich für das Verladen und den Weitertransport der Waren auf LkWs, Zügen und Schuten. Hafenarbeiter konnten ganz unterschiedliche Berufe haben. Oft waren sie gelernte Handwerker in Holz- und metallverarbeitenden Berufen, oder jene, die im Hafen gelernt hatten, wie z. B. Tallymann, Ewerführer und Quartiersleute, aber auch Ungelernte wie Schauerleute, um nur einige zu nennen. So war die Situation bis Ende der 60er Jahre, als noch eine große Zahl von Hafenarbeitern in den verschiedenen Fachbereichen gebraucht wurde. Dann begann die Containerisierung, und das Bild des Hafens und das der Arbeitswelt veränderten sich nachhaltig.

Aber wie war das bei Wilhelm Wendtorff, einem unserer Hafenseniores, der als ungelernter Hafenarbeiter begann und seit 2001 beim Aufbau des Hafensemuseums im Schuppen 50 dabei ist, genau der Schuppen, der früher einer seiner Arbeitsplätze war? Seine vielfältigen beruflichen Stationen folgten der rasanten Entwicklung im Hafen in den letzten 50 Jahren. „Der Hafen und Hamburg – das ist für mich eins. Es gibt in der ganzen Stadt keinen Ort,

*Stückgutumschlag an einem Kai im Hamburger Hafen. Der Umgang mit der Sackkare gehörte zum Alltag des Hafenarbeiters.*



Foto: Karin Hasse

*Wilhelm Wendtorff war Bootsmann, Hafenarbeiter und Ausbilder für junge Hafenarbeiter. Heute gehört er zu den Hafenseniores, die den Museumsbesuchern aus eigener Erfahrung erzählen können, wie man im Hafen gearbeitet hat, bevor die Ära der Container begann.*

an dem ich mich heimischer fühle“, sagte Wilhelm in einem Interview 2005.

Wilhelm war 14 Jahre jung, als er 1954 als Schiffsjunge auf dem 499 BRT kleinen Kümo „Atlantik“ anmusterte, ein Schiff, das nur für die Nord- und Ostsee zugelassen war. Dass er überhaupt in diesem Alter die Schule abbrechen und an Bord gehen durfte, lag an der hohen Arbeitslosigkeit der Nachkriegszeit. Jeder, der einen Arbeitsplatz nachweisen konnte, wurde sofort freigestellt. „Meine Familie war aber nur einverstanden, weil ich schon



Foto: Archiv Speicherstadtmuseum



konfirmiert war“, erzählt er lachend. „Wir waren acht Mann Besatzung, als Moses musste ich für alle kochen. Ich hatte keine Ahnung. Ein Offizier zeigte mir ein einziges Mal, wie es gehen soll. Gemüse, Fleisch und Kartoffeln wurden mir hingestellt, dann musste ich für die Crew kochen. Das Resultat war oft verheerend“.

Nach einem Jahr wollte er endlich auf ein großes Schiff. Die Kollegen an Bord rieten ihm, nicht zur Heuerstelle zu gehen, sondern zu einer Reederei, die Ziele weltweit anliefen. Tatsächlich bekam er eine Heuer auf der „Braunfels“, ein Schiff der Reederei Krüger, das weltweit auf Trampfahrt war (auf See kam per Funk die Order für die nächste Fahrt). Nach drei Jahren auf der „Braunfels“, inzwischen Leichtmatrose, hatte er die halbe Welt bereist und wechselte zu einer anderen Reederei, um noch mehr Länder kennen zu lernen. 1964, nach 10 Jahren Seefahrt ging er an Land – der Liebe wegen. In diesen Jahren war er Bootsmann geworden und verantwortlich für die Ausbildung der Junggrade an Bord.

Wilhelm bewarb sich erfolgreich auf eine Annonce der Gesamthafenbetriebsgesellschaft (GHB), und damit begann seine Zeit als Hafearbeiter. Die erste Station war Schuppen 50. Dort transportierte er z. B. mit der Sackkarre Kaffeesäcke und schwere Kisten von der Rampe in den Schuppen. Auf vorher markierten Flächen wurden die Waren sortiert und gestapelt. „Gott sei Dank war ich kräftig gebaut, denn ich musste oft sehr schwere Lasten stemmen, z. B. gefrorene Rinderviertel in Waggonen tragen und stapeln; das war harte, manchmal auch gefährliche Arbeit.“ Der Lademeister im Schuppen 50 war sehr zufrieden mit seiner Arbeit und sorgte dafür, dass er an diesem Arbeitsplatz blieb.

Immer mehr Container wurden in Hamburg be- und entladen, und immer weniger Hafearbeiter wurden gebraucht. Ein Jahr



Fotos: Archiv Hafenumuseum Hamburg

Beim Stückgutumschlag wurden die Kisten, Säcke und Tonnen mit Kranen aus den Luken gehievt und am Kai abgesetzt. Hier dirigiert ein Hafearbeiter eine Kranladung schwerer Kisten auf einen Rollwagen. Elektrische „Flurtransportgeräte“ (am linken Bildrand) gehörten zu den wenigen Maschinen, die die Arbeit mit dem Stückgut erleichterten.

später wurde Wilhelms Antrag, Ausbilder zu werden, von der GHB genehmigt. Dabei war seine Erfahrung als Ausbilder an Bord sehr wichtig. Nach der Zusage wechselte er zur „Einteilungsstelle“ am Sandtorkai und bildete junge Hafearbeiter aus, z. B. zum „Wisch- und Decksmann“ und Decksleute.

Eine sinnvolle Voraussetzung für einen Ausbilder, der auch Vorbild sein musste, war es, eine von der Handelskammer abgenommene Prüfung vorlegen zu können. So nahm er an einer Fortbildung teil und hielt nach drei Monaten den Facharbeiterbrief in Händen. Für diese Zeit war er von der GHB freigestellt worden.

Als Anfang der 80er Jahre die zur GHB gehörende Hafenfachschule gegründet wurde, wechselte er als Lehrkraft dorthin. Aber ca. 10 Jahre später ging die Zahl der Auszubildenden dort rapide zurück, Wilhelm Wendtorff wurde nicht mehr gebraucht und in die Einteilungsstelle zurückversetzt. Da alle für ihn passenden

### Hafearbeiter heute

Es gibt nur noch einen Ausbildungsberuf, den der „Fachkraft für Hafentlogistik“. Voraussetzung für diese dreijährige Ausbildung mit Handelskammerabschluss ist ein guter Schulabschluss.

Nach einer breit gefächerten Ausbildung sind diese Fachkräfte bei Terminalbetreibern für den Containerumschlag oder bei konventionellen Schiffsloschbetrieben gesuchte Mitarbeiter.



Hafearbeiter – hier eine „Gang“ Schauerleute – auf dem Weg zur Arbeit. Unterschiedlich viele Schauerleute bildeten eine „Gang“. Oft waren Barkassen das Fahrzeug, mit dem Hafearbeiter ihren Arbeitsplatz erreichten.

Positionen besetzt waren, forderte man ihn auf, wieder als Hafearbeiter zu arbeiten. Nach 25 Jahren Ausbildertätigkeit konnte er die dafür erforderliche körperliche Belastung nicht mehr erbringen. Vom Betriebsarzt und später nach seiner Kündigung auch vom Vertrauensarzt des Arbeitsamtes erhielt er die Bestätigung der Hafenuntauglichkeit. Wilhelm war 55 Jahre alt und ohne Chancen auf dem Arbeitsmarkt. Das klingt traurig, aber als Wilhelm Wendtorff sah, dass er mit dem Geld, das er bekam, gut zurechtkommen würde, suchte er nach neuen Herausforderungen.

Noch im gleichen Jahr, 1995, übernahm er die Leitung einer Erwerbslosengruppe bei der ÖTV. Dort wurden Arbeiter beraten, die wie er im Hafen nicht zuletzt auf Grund der fortschreitenden Containerisierung erwerbslos geworden waren. Seit 2002 ist Wilhelm Wendtorff Hafensenior im Hafenumuseum und bringt engagiert seine Erfahrung bei der Gestaltung der Ausstellung ein. Am Ende unseres Gespräches sagt er lachend: „30 Jahre im Hafen, das prägt für immer“.