

Arbeit im Hafen – Hafen in Arbeit

Der Harburger Binnenhafen im Spiegel von Zeitzeugenberichten
Teil 1



Inhalt

I	Einleitung	1
	Thema	1
	Kapitel	2
	Quellen und Literatur	2
	Zitierweise und Begriffserklärungen	3
	Repräsentativität	3
II	Harburgs Hafen und Wirtschaft im 20. Jahrhundert	4
III	Daten und Gesprächspartner	7
	Datenerhebung	7
	Leitfaden	7
	Vorstellung der Firmen und Gesprächspartner	7
IV	Firmengeschichte(n)	9
V	Aus- und Fortbildung	25
VI	Arbeitsalltag(e)	29
VII	Arbeits- und Umweltschutz	47
VIII	Gewerkschaftliche Aktivitäten und Betriebsrat	50
IX	Betriebsklima	53
X	Bezug zum Binnenhafen	58
XI	Schlussbetrachtung	66
XII	Glossar	69
XIII	Quellen und Literatur	74
	Interviews: Firmen und Gesprächspartner	74
	Schriftliche Quellen	74
	Bilder und Fotografien	75
	Karten und Lagepläne	76
	Literatur	76
XIV	Abbildungsverzeichnis	83

VI Arbeitsalltag(e)

dann Treppengeld für die Bodentour in den fünften oder sogar sechsten Stock zu zahlen. Nach dem Abladen verweilten die Leute mit ihren vom Ruß geschwärzten Händen meistens einige Minuten bei einer Flasche Astra-Bier. Das Kohlen-schleppen war Knochenarbeit, ein anstrengender Job, der durstig machte.“



Abb. VI 15 Lieferung von Germania-Hartkoks mit den neuen Silo-Anhängern 1954

Wurde die Kohle per Bahn angeliefert, rangierte die Deutsche Bundesbahn auf Abruf jeweils sieben bis acht Waggons zum Entladen ans Anschlussgleis von Mulch am Lotsekai. Anfangs wurden noch Förderbänder an die Waggons gebracht, die Türen geöffnet und die Kohle von Hand auf die Bänder geschaufelt.

„Dann blieb ein Band stehen, im Winter, eingefroren. Das war alles noch vorsintflutlich, aber es war zu der Zeit nicht anders. Und drinnen waren vier Leute auf dem Waggon, die geschaufelt haben.“

Mehrere zusammengestellte Förderbänder transportierten die Ware an den Platz, der für die Lagerung vorgesehen war. Nach den sogenannten E-Waggons, offene Waggons, aus denen die Kohle noch mittels Kran und Greifer ins Lager entleert wurde, kamen Anfang der 1950er Jahre trichterförmige Waggons mit Ausläufen zum Einsatz.



Abb. VI 16 Umschlag vom Waggon auf LKW 1955

Nach dem Entladen wurden die leeren Waggons abgeholt und zum Güterbahnhof Hamburg Unterelbe abtransportiert, um bei Bedarf neue heranzuschaffen. Ein solches Rangieren mit Waggons fand bis zu dreimal täglich statt.



Abb. VI 17 Greiferumschlag mit mobilem Gottwald-Autokran 1960

Als Mitte der 1950er Jahre zunehmend Heizöl den Markt eroberte, verringerte sich auch der Bedarf an Kohletransportarbeitern. Es kam zu Entlassungen, die durch den steigenden Heizölabsatz nicht ausgeglichen werden konnten. Die LKW waren nur noch mit einem Fahrer und nicht wie zuvor mit drei Mitarbeitern, einem Fahrer und zwei Kohlenträgern, besetzt.

Dennoch war es zu jeder Zeit schwierig, zuverlässige gewerbliche Mitarbeiter zu bekommen. Mulch löste dieses Problem zumindest teilweise durch die Anstellung dreier Gastarbeiter aus Portugal⁷⁷, die zunächst unter einfachsten Bedingungen auf einem Wohnschiff der Werft Scheel & Jöhnk untergebracht waren.

Im Hauptbüro Großer Schippsee befanden sich Anfang der 1950er Jahre die Bereiche Verwaltung, Sekretariat, Buchhaltung, Kasse, Kohlen-groß- und Einzelhandel. Mit Ausweitung der Geschäftsfelder entstanden neue Abteilungen für den Verkauf von Heizöl und Schmierstoffen und den Güterservice mit den Bereichen Umschlag, Lagerung und Güternahverkehr.

Auch die Tätigkeiten im Büro waren zu Beginn der 1950er Jahre noch manueller Art: Rechnungen wurden mithilfe mechanischer Rechenmaschinen mit Handkurbel erstellt, Lieferscheine und Tourenpläne mit der Hand oder Schreibmaschine geschrieben, Schriftverkehr und Rundschreiben in Ordnern, die Regale bis unter die Decke füllten, alphabetisch abgelegt.

Für die Kohlenausgänge wurden in den Einzelhandelsabteilungen sogenannte Tagesbogen geführt, auf denen die einzelnen Touren pro LKW und die Liefermengen eingetragen waren. Mulch hatte in der Regel 20 bis 30 Sorten Kohle am Lager. Einkauf und Nachbestellungen erledigte der Firmenchef selbst. Eine schwierige Aufgabe war das Schätzen des Kohlenbestands, der immer am Ende eines Monats ermittelt werden musste. Für diese Aufgabe war ein Mitarbeiter zuständig, der ein besonderes Auge dafür hatte:

„Da wurden die Berge geschätzt. Sind das 20 t oder 5 t? Das ist gar nicht so einfach. Das liegt ja lose auf Lager. Und die Bestandsmeldungen wurden dann für den Lagerbestand gebraucht. Es musste ja irgendwie mit den Ist-Beständen in den Büchern übereinstimmen.“

Rechnungen bezahlte man zu jener Zeit bar. Im Hauptbüro befand sich die Kasse, an der die Kunden ihre Rechnungen mit Bargeld gegen Quittung beglichen. Die Lohn- und Gehalts-

zahlung erfolgte ebenfalls noch in bar. Angestellte wie Arbeiter bekamen ihren Lohn wöchentlich in der Lohntüte. Im Lager wurden die Arbeits- und Überstunden von den Arbeitern notiert und vom Lagerleiter in Lohnlisten übertragen. Gängige Praxis waren auch Vorschüsse auf den Lohn. Die Beträge wurden auf Zettel geschrieben und am Zahltag verrechnet. Mitarbeiter des Hauptbüros besorgten den erforderlichen Geldbetrag bei der Bank, der in einer für die Lohntüten bestimmten Stückelung ins Lagerbüro zur Auszahlung gebracht wurde. Bei zeitweise 60 bis 80 Arbeitern war die Berechnung der Arbeitszeiten, der Überstundenzuschläge und das Füllen der Lohntüten für jeden Arbeiter ein aufwändiges Unterfangen, zumal bei vielen der bereits gezahlte Vorschuss wieder entnommen werden musste.

„Und wenn die Männer dann ihren Lohn bekamen, dann standen da manchmal einige Frauen am Lagertor, weil die Männer danach immer zu Rosi, das ist ne Kneipe beim alten Anleger, gegangen sind. Und darum haben in den 50er, 60er Jahren die Frauen da gestanden, einige, und haben den Männern das Geld abgenommen.“⁷⁸

In den 1960er Jahren erfolgte die Umstellung auf das Girokonto, was insbesondere bei den gewerblichen Arbeitern einen „Sturm der Entrüstung“ auslöste. Erstmals konnten die Ehefrauen nun sehen, was ihre Männer verdienten und was sie mit nachhause brachten.

Die Wochenarbeitszeit betrug in den 1950er Jahren 48 Stunden, die dann schrittweise reduziert wurden. Eine Woche Jahresurlaub stand anfangs jedem Mitarbeiter zu, die schon bald auf zwei und drei Wochen erhöht wurden. Altersbedingte Abstufungen waren tariflich geregelt. Der Urlaub durfte nicht am Stück genommen werden, in den Wintermonaten, der Kohle- und Heizöl-Hauptsaison, bestand ab November generell eine Urlaubssperre.

Eine offizielle Frühstückspause gab es nicht, für die Mittagszeit war eine halbe Stunde vorgesehen, die die Büroangestellten in zwei

⁷⁷ Die sogenannten „Gastarbeiter“ kamen seit Anfang der 1960er Jahre nach Deutschland. Mit Portugal wurde 1964 ein Anwerbeabkommen geschlossen. Vergl. dazu Hinz-Wessels ohne Jahr

⁷⁸ Die genannte Kneipe am Dampfschiffsweg, heute „Bei Rosi“, hieß vorher Behrens. Die erste Sekretärin von Gerd Mulch stammte aus dieser Familie.