



**HAFENKIEKER**

**In Hafen wird es wieder etwas ruhiger**

**BREMERHAVEN.** Eine solche Ruhe im Hafen wie gegenwärtig sei nicht so ungewöhnlich im Januar. Das sei jedes Jahr so, meinte ein Mitarbeiter beim Bremer Schiffs-meldedienst. Natürlich hängt das auch mit der Wirtschaftskrise und den geringeren Transportmengen vor allem bei den Containern und auch den Autos im Export zusammen. Doch in der ablaufenden Woche gab es hier ein kleines Zwischenhoch im Hafenum-schlag, sowohl bei den Autos als auch bei den Containern. Daher dürfte die Ruhe ab dem Wochenende nur eine vorübergehende sein, die auch mit den Fahrplänen der Reedereien, dem Order-volumen und den Feiertagen an den Abfahrtsorten zusammenhängt. Wetterbedingt ruhen die Arbeiten an der Kaiserschleuse. Dennoch gibt es einige High-lights bei den Containerschiffen zum Wochenende. Heute gegen 14 Uhr macht die „Elly Maersk“ am Containerterminal fest. Der 397 Meter lange Frachter mit einer Bruttoreaumzahl von 170 794 gehört zu den größten der Welt. Etwas kleiner sind die „Maersk Penang“, die Sonnabend um 9 Uhr festmacht, und die drei Containerfrachter der MSC-Flotte, die „MSC Lieselotte“, die „MSC Malin“ und die „MSC Mira“. An Autofrachtern kommt nur die „Morning Miracle“ heute Mittag und die „Othello“ vermutlich noch heute Abend. (ki)

**SCHIFFS-MELDUNGEN**

**Ankünfte**

**Bremerhaven**

**21. 01.:** Amarfell, fro, v. Rotterdam, Msc Korea, pan, v. Rotterdam, Maersk Buton, sgp, v. Rotterdam, Flottbek, gbr, v. Antwerpen, Sea-Land Racer, usa, v. Rotterdam, Mol Caledon, lbr, v. Tilbury, Beluga Sensation, gib, v. Szczecin.

**Brake**

**21. 01.:** Oporto, prt, v. Figueira, Mitrope, ml, v. Helsingborg, Alexander Kuprin, ml, v. Ghent,

**Erwartete Schiffe**

**Bremerhaven**

**22. 01.:** Msc Suez, pan, v. Antwerpen, Autoprogress, pmd, v. Drammen, Msc Lieselotte, pan, v. Antwerpen, Msc Jordan, pan, v. Antwerpen, Maersk Ferrol, atg, v. Rotterdam, Elly Maersk, dis, v. Rotterdam, Otello, swe, v. Antwerpen, Fedora, swe, v. Baltimore, Maasped, nld, v. Ghent, Sven, deu, v. Halden, Morning Miracle, gbr, v. Tilbury, Alana, gbr, v. Kopenhagen, Kalina, cyp, v. Helsingborg, **23. 01.:** Thames Highway, bhs, v. St. Petersburg, Herm J., cyp, v. Göteborg, Jana, deu, v. Hamburg, Maersk Flensburg, gbr, v. Aalesund, Maersk Penang, nld, v. Montreal, Husky Racer, gbr, v. Klaipeda, Maersk Valletta, gib, v. Kotka, Msc Mira, lbr, v. Tilbury, Msc Malin, pan, v. St. Petersburg, Msc Scotland, lbr, Endeavor, nld, v. Szczecin, Transnjord, gib, v. Hamburg. **24. 01.:** Msc Eloise, pan, v. Antwerpen, Msc Vanessa, pan, v. Felixstowe, Topeka, gbr, v. Göteborg, Asian Empire, pan, Luna Maersk, dis, v. Thamesport, Nedlloyd Drake, gbr, v. Zeebrügge, Sofie Maersk, dis, Vera Rambow, deu, v. Hamburg, Johanna, gbr, v. Aarhus, Aura, nld, v. Kopenhagen, Aurora, cyp, v. Helsinki, Marnedijk, cyp, v. Gdansk, Jork Ranger, cyp, v. Hamburg, Hanni, deu, v. Göteborg, Elusive, nld, v. Hamburg, Pride, gib, v. Hellvik.

**Brake**

**22. 01.:** Ulrike G, atg, v. La pallice. **23. 01.:** Irafoss, atg, v. Skagen, **24. 01.:** Belem, hkg, v. Paranagua, Star Kirkenes, nis, v. Vlissingen.

**Fischdampfernachrichten**

**Bremerhaven**

**Am Markt:** Freitag: Islandimportcontainer. **Vorgemerkt:** Montag: 2 Islandimportcontainer, 1 Kutter.



Stolz auf ihre Lasterflotte mit 50 Einheiten, die ständig mit Containern im Einsatz ist, sind die beiden Geschäftsführer Sigward (links) und Matthias Glomb.

Fotos Scheer

# Rosa Laster als Markenzeichen

Keine Spedition erkennt man deutschlandweit so eindeutig wie die Fahrzeuge der Bremerhavener **Glomb**. Die pinkfarbenen Zugmaschinen sind zu einem Markenzeichen geworden, auf das das Hafenunternehmen stolz ist. Trotz Krise hat das Unternehmen immer in moderne Technik und die Schulung der Mitarbeiter investiert. Das zahlt sich aus. Den Beschäftigten winken sogar attraktive Bonuszahlungen. **VON GERALD KISTNER**

**A**uf der Autobahn fallen ihre Laster auf „wie bunter Hund“. Gerade die besondere Farbwahl steht heute für die Bremerhavener Spedition GCD Glomb Container Dienst GmbH an der Wurster Straße. Pink ist zu ihrem Markenzeichen geworden, und Fahrzeuge in Rosarot hat nur noch ein einziger Spediteur im Süddeutschen, der aber ein völlig anderes Geschäft örtlich betreibt. Die Geschäftsführer Sigward und Matthias Glomb sehen die Firma aussieht als Indikator der Firmenaussichten. Trotz Wirtschaftskrise und zurzeit etwas flauem Geschäft im Hafen mussten sie zwar die bisher rege Beschäftigung von Subunternehmen zurücknehmen – die eigenen Angestellten hat das aber nicht getroffen. Also eher eine rosige Zukunft für das gut aufgestellte Unternehmen.

Wie es zu der besonderen Firmenfarbe kam, ist leicht erklärt,

schmunzelt Sigward Glomb. Sein Vater, der noch einer der drei Geschäftsführer ist, sich aber aus dem aktuellen Betrieb zurückgezogen hat, gründete 1980 die Spedition. Man begann verhältnismäßig klein mit gemieteten Zugmaschinen, aber eigenen Chassis. Im Hafen benutzten viele Speditionen diese Auflieger für die immer stärker aufkommenden Container. Nach dem Entladen standen diese Fahrgestelle herum. Und so waren ständig Chassis weg, verwechselt, gestohlen oder falsch abgestellt. Dabei ist dieser Schwund teuer und man entschloss sich, durch eine rosarote Seitenbemalung sie besonders auffällig und unverwechselbar zu markieren.

Der Erfolg stellte sich sofort ein: Die augenfälligen Pink-Chassis wollte keiner haben. Sie verschwanden nicht mehr, weil sie durch ihre ungewöhnliche Farbe im Hafen auch sofort auffielen.

Erst später kam man darauf, auch die inzwischen eigenen Zugmaschinen in dieser Sonderlackierung auszurüsten.

Heute bedingt dies noch nicht einmal einen Mehrpreis. Bei den Mercedes- und auch Scania-Zugmaschinen kann die Farbe beliebig gewählt werden und wird gleich bei den Herstellern gespritzt. Doch Rot, Grün, Blau, Schwarz oder Silber, die andere Spediteure wählen, sind den Glombs viel zu langweilig. Die Beschriftung der Fahrzeuge mit den Firmenlogos, das bei der Farbe Pink eigentlich doch gar nicht mehr erforderlich wäre, erfolgt in Bremerhaven.

**» Jährlich fahren unsere Fahrzeuge umgerechnet etwa 16-mal zum Mond. Das belegt die hohe Fahrleistung unserer Spedition. «**

SIGWARD GLOMB, GESCHÄFTSFÜHRER DER GCD GLOMB CONTAINER DIENST GMBH

**Farbe als Diebstahlsicherung**

Mathias Glomb: „Wir haben mal in Osteuropa eine pinkfarbene Zugmaschine gesehen und sofort gedacht, das ist eine von unseren, die vielleicht geklaut worden ist.“ Aber es fehlte zu Hause keine Zugmaschine. Außerdem sah man noch die Spuren des alten Firmenlogos und es wurde rasch klar, dass es sich um einen ins Ausland verkauften ehemaligen Glomb-Laster handelte.

Glomb ist in Bremerhaven mit 60 Zugfahrzeugen – alle mit der Sonderlackierung in Pink – und 100 Mitarbeitern inzwischen nicht nur der auffälligste, sondern auch der größte Spediteur vor Ort. Spezialisiert ist man vor allem auf das Fahren von Containern, obwohl auch Schwerguttransporte mit Begleitfahrzeugen zur Palette gehören.

Sechs Millionen Kilometer – das entspricht 16-mal der Entfernung zum Mond oder 150-mal um die Erde – beträgt die stolze jährliche Fahrleistung der Glomb-Flotte. Besonders stolz ist der Familienbetrieb auf die geringe Unfallzahl trotz der hohen Kilometerleistung. Sigward Glomb: „Wir legen großen Wert auf die Ausbildung und Fortbildung unserer Fahrer. Man kann sicherlich auch

durch Fehler anderer in einen Unfall verwickelt werden und ist nicht gegen das allgemeine Risiko gefeit. Aber hier lassen wir uns allerhand einfallen, um das Fahren möglichst sicher zu machen.“

Dazu gehören modernste Technik in den Glomb-Zugmaschinen – vom automatischen Abstands-warner bis zur Konzentrationsüberwachung. Bremsregulierung und andere Fahrtechnik sind ohnehin dabei. Das kostet alles extra, ist dem Unternehmen das aber wert.

**Kein Zeitdruck**

Auch versichern die beiden Brüder, dass ihre Fahrer nicht unter Zeitdruck gesetzt würden. Das erzeuge nicht nur Unfallgefahren, sondern sei auch für das Unternehmen durch höheren Kraftstoffverbrauch teurer. Im Gegenteil: Bei Glomb sind alle Fahrer angewiesen, die Verkehrsvorschriften „ohne Toleranz nach oben“ einzuhalten und sich nicht an „Elefantenrennen“ auf der Autobahn zu beteiligen. Mit ihrem Pink-Aufbau würde das auch rasch auf-fallen, meint Sigward Glomb. Außerdem bringe es nachweislich nichts, beispielsweise mit Tempo 100 in den Wesertunnel einzufahren und das Gefälle auszunutzen, wie es viele Wettbewerber täten.

Das Unternehmen investiert viel in die Schulung seiner Fahrer, möglichst sparsam zu fahren. Die Erfahrung mit der allgemeinen Temporeduzierung hätte gezeigt, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit der Glomb-Flotte bei erheblicher Kraftstoffeinsparung sich nur um einen Stundenkilometer verschlechtert habe.

Die Fahrer profitieren übrigens selbst davon und haben auch keinen falschen Ehrgeiz, durch Straßenrennen aufzufallen. Glomb-Fahrer, die die Verbrauchsvorgaben erfüllen, und das lässt sich bei den modernen Lkw ganz genau protokollieren, erhalten einen monatlichen Bonus von 300 Euro zum Gehalt. Der 43-jährige Firmenchef: „Das ist ein erheblicher Anreiz. Wir sparen durch geringeren Kraftstoffverbrauch und niedrigeren Verschleiß.“

Ohnehin ist Tempo nicht alles, berichtet Matthias Glomb. Für die Spedition sind heute viele Hafentouren beispielsweise nach Hamburg unkalkulierbar. Das hängt mit den Wartezeiten im Terminal, mehr noch aber mit den ständigen Staus auf den Autobahnen zusammen.

Bei Glomb wird meist solo gefahren. Zwei Fahrer auf einer Zugmaschine hätte sich als wenig ideal erwiesen und auch die Fahrer seien nach Erprobung alle dagegen gewesen. Dennoch sind sie nicht allein. Im Büro an der Wurster Straße hat der Disponent sie immer auf dem Schirm. Handy-Technik und das Satellitennavigationssystem machen es möglich. So sind aber nicht nur der Standort oder die Geschwindigkeit ständig abrufbar, selbst so Details wie den aktuellen Füllstand der Scheibenwaschanlage oder den Ölstand kann hier der Disponent aufrufen. So ist auch Hilfe möglich oder ist das Stehlen einer Zugmaschine von unkundigen Dieben ausgeschlossen. Der Standort wird ständig automatisch angezeigt. Berufskraftfahrer ist heute Lehrberuf. Hier wird bei Glomb ausgebildet, wie auch zeitweise die Speditionskaufleute. Sigward Glomb hat im Gegensatz zu seinem Bruder Matthias zwar einen Lkw-Führerschein und könnte sich auch ans Steuer setzen – doch er überlässt das lieber seinen Fahrern, räumt er ein. „Die haben einfach mehr Praxis und Erfahrung, die fehlt mir heute.“



Disponent Manuel Tönjes hat im Büro an der Wurster Straße wie seine Kollegen den Einsatz und die aktuellen Standorte mit allen technischen Daten der Glomb-Flotte auf seinen Bildschirmen im Blick. Rund um die Uhr sind die Büros hier besetzt.

