



Das Hafenbecken vor der Werft ist gut mit Schiffen belegt. Die Wartungs- und Reparaturarbeiten sind in vollem Gange.



Martin Heying

Hellinge & Hafenbecken voll

Beim SUT-Besuch Neue Ruhrorter Schiffswerft (NRSW) berichtet der neue operative Geschäftsführer Jörg Backhaus von Reparaturen bis zu Neubauten und Erweiterungsplänen. Außerdem suchen er und die kaufmännische Geschäftsführerin Heike Haferkamp Fachkräfte

Wenn NRSW-Geschäftsführer Jörg Backhaus auf den regen Betrieb schaut, der sowohl an Land als auch vor der Kaikante im Wasser herrscht, kann er eigentlich zufrieden sein. Dennoch treiben ihn Platz- und Fachkräftemangel um: „Wir haben gute Leute im Einsatz. Aber schon jetzt fehlen uns Fachkraft-Allrounder. Wir brauchen Leute, die kompetent und vielseitig sind, so wie die Arbeit auf der Werft“, erläutert er. Auf die Frage, welche Berufsgruppe denn am ehesten in das Berufsbild passen würde, das er auf der Werft sucht, kommt die prompte Antwort: „Das nennt man heute wohl Konstruktionsmechaniker, Schiffbauer gibt es ja keine mehr. Wir schulen die Bewerber dann hier auf der Werft, denn natürlich hat der Schiffbau seine Besonderheiten, die muss jeder kennen“, sagt der Werft-Chef.

Jörg Backhaus hat sein Ingenieursdiplom an der GH Duisburg im Bereich Schiffstechnik gemacht und später bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSA Duisburg Rhein) als Sachverständiger für die Verkehrszulassung von Binnenschiffen gearbeitet, bevor er über 20 Jahre bei der Hülskens GmbH &



Martin Heying

Jörg Backhaus möchte die NRSW in absehbarer Zeit so erweitern, dass auch 135-Meter-Schiffe auf die Helling gelegt werden können.



Auf der Helling an der Stirnseite des Hafenbeckens liegt hier im Bild die TMS „Volantis“. Die Arbeiten sind weitgehend abgeschlossen.

Martin Heying

Co. KG in Diensten stand. Er weiß, wovon er spricht, wenn er die Anforderungen formuliert, die für eine große Werft wie die NRSW wichtig sind. „Die Kenntnisse, die wir beim Schiffbau benötigen, egal ob Neubau, Umbau oder Reparatur, werden außerhalb schiffbauspezifischer Betriebe nicht gelehrt. Die Werft setzt daher verstärkt auf die hauseigene Ausbildung“, beschreibt er die Situation. „Der Ausbildungsberuf heißt, wie gesagt, Konstruktionsmechaniker. Es gibt aber keinen Schiffbau-Bezug mehr. In der Vergangenheit gab es die Fachrichtung Schiffbautechnik. Diese Ausbildung fand am Schifferberufskolleg Rhein in Homberg statt. Schon zu dieser Zeit hat unser Ausbilder die Schule im Bereich Zeichnen unterstützt. Aktuell gibt es leider keine Fachrichtung mit dem Thema Schiffbau mehr. Die Auszubildenden besuchen das allgemeinere Berufskolleg in der Duisburger Innenstadt. Die Fachkenntnisse eines Schiffbauers vermitteln also unsere Mitarbeiter im Betrieb und sie werden zusätzlich im internen Unterricht durch einen Schiffbaumeister gelehrt. Wir haben aktuell sieben Auszubildende in vier Jahrgängen. Zukünftig wünschen wir uns für die Fachrichtung mehr Unterstützung, damit dieser Beruf auch weiterleben kann.“

Weniger Bürokratie - mehr Transparenz

Auf der Werft arbeitete kürzlich ein Arbeiter aus der Ukraine auf Probe: „Wir hätten ihn gern eingestellt. Aber erst nachdem wir eine Petition gestartet haben, bekam er überhaupt einen Termin bei der Agentur für Arbeit. Arbeiten kann er hier immer noch nicht“, berichtet der Werfleiter. „Wir müssen hier flexibler werden, denn wir brauchen motivierte Fachkräfte und stellen ein, was geht. Die Behörden arbeiten auch nicht länderübergreifend zusammen, wir dürfen uns nicht einmal selbst an die Behörden in anderen Bundesländern wenden, das haben wir schon erfahren müssen.“

„Meine Aufgabe, wenn die Leute aus den unterschiedlichsten Kulturkreisen dann bei uns arbeiten, ist es, aus ihnen Teams zu bilden: Hier arbeiten Deutsche, Italiener, Griechen, Syrer, Bulgaren, Polen, Russen und Ukrainer, das ist ein sehr bunter Mix. Wir müssen hier in jeder Hinsicht umlernen, so wie früher können wir nicht weitermachen. Das gilt einerseits für die Belegschaft, aus der ich eine Mannschaft formen will und muss, und andererseits gilt es für die gesamte Werft, die notgedrungen 30 Jahre auf Substanz fahren musste. Schiffe sind wieder etwas wert, die Preise sind nicht mehr so brutal im Keller, dass nichts mehr übrig bleibt, und so können wir wieder in die Substanz investieren.“ Von Reparatur- und Wartungsarbeiten bis hin zu Neubauten sind die Auftragsbücher der NRSW so gefüllt, dass Jörg Backhaus wieder gut planen kann. „Neubauten sind keine Wohlstandsbringer, aber sie sorgen für eine gute Grundauslastung und halten uns im Training“, fasst er zusammen.

Jörg Backhaus sieht auch die Verlängerung der Helling für 130-Meter-Schiffe neben dem Nachbarn TSR nicht in unerreichbarer Ferne: „Es wird hier viele Veränderungen geben. Gegenüber baut der duisport das neue Containerterminal und die TSR wird eine neue Umschlagsanlage neben der Helling bauen. Zwar so, dass wir nach wie vor erweitern können, aber immerhin mit an- und ablegenden Schiffen rechnen müssen.“

Ein regelmäßiger, zwangloser Austausch von den Anrainern des Hafenbeckens gemeinsam mit der Hafenverwaltung könne hier für Transparenz sorgen: „Der duisport erneuert zum Beispiel die Kaimauer bei der TSR, was ja grundsätzlich zu begrüßen ist. Ich konnte aber in letzter Minute verhindern, dass diese Baumaßnahmen uns später bei der Helling-Erweiterung Probleme machen könnten“, verdeutlicht er den positiven Effekt, den ein regelmäßiger Austausch bewirken würde.

Martin Heying

Anzeige

Auf Kurs bleiben.
Morgen kann kommen.
Wir machen den Weg frei.

Bank für Schifffahrt (Bfs)

bank-fuer-schifffahrt.de

Ihr verlässlicher
Partner für
Schiffsbau-
finanzierungen.