

Wer sich für eine Ausbildung in der Binnenschifffahrt entscheidet und sich entsprechend engagiert, dem steht eine schnelle Karriere an Bord bevor

Karriere auf dem Schiff: Mit 21 schon Chef an Bord

Von Dr. Hermann Blankmann

Ohne die Binnenschifffahrt läuft im Güterverkehr in Westeuropa nichts. Die Straße und die Schiene stoßen schon heute an ihre Kapazitätsgrenzen. Alle drei Binnenverkehrsträger werden – wie in der Vergangenheit – auch in Zukunft dringend benötigt, um die weiter wachsenden Verkehrsmengen bewältigen zu können. Damit das Binnenschiff fahren kann, muss entsprechendes, qualifiziertes Personal an Bord sein. Und dies lässt sich nicht von heute auf morgen akquirieren. Es muss planvoll langfristig aus- und weitergebildet werden, schließlich werden an die Besatzungen hohe Anforderungen gestellt. Wer sich jedoch für eine Ausbildung in der Binnenschifffahrt entscheidet und sich entsprechend engagiert, dem steht eine schnelle Karriere an Bord bevor.

Die Basis dieser Karriere ist die Ausbildung zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer, einem staatlich anerkannten Ausbildungsberuf gemäß § 25 des Berufsbildungsgesetzes. Voraussetzung für die Ausbildung ist die Beendigung der Vollzeitschulpflicht, die in der Regel mit dem Haupt- oder Realschulabschluss erfüllt ist, sowie die entsprechende gesundheitliche Eignung. Das Alter spielt keine Rolle, d.h., es ist weder ein Mindestalter noch ein Höchstalter für die Ausbildung zum Binnenschiffer vorgeschrieben.

Wer sich für diese Ausbildung interessiert und nicht gerade aus einer Partikulierfamilie stammt und somit seit Kindesbeinen mit dem Berufsbild und dem Leben an Bord vertraut ist, dem rät der Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt (AdB) mit Sitz in Duisburg-Ruhrort, die Möglichkeiten zu nutzen und in den Schulferien eine „Schnupperlehre“ an Bord

zu absolvieren. Verschiedene Ausbildungsunternehmen in der Binnenschifffahrt bieten solche Möglichkeiten an.

Attraktiver Beruf

In den letzten Jahren haben sich immer mehr junge Leute für den Binnenschifferberuf entschieden, wie die Zahl der kontinuierlich steigenden Ausbildungsverhältnisse zeigt. Nach Angaben der Industrie- und Handelskammern in Deutschland gab es 2007 in ihrem Geltungsbereich insgesamt 400 Ausbildungsverhältnisse.

Die Zahl der Neuverträge belief sich auf 162. Die von den Kammern gemeldeten Zahlen erfassen jedoch nicht alle Ausbildungsverträge. Hinzu gerechnet werden müssen noch die Ausbildungsverträge, die die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung abgeschlossen hat. Diese dürften sich insgesamt in der Größenordnung von 50 bewegen.



Wer sich dafür interessiert - und das Zeug dazu hat -, kann auch Kapitän eines Flusskreuzfahrtschiffes werden

Foto: Friedbert Barg

Wer verantwortlich
ein Binnenschiff
steuern will, benötigt
dafür ein Schiffsführerpatent.
Foto: Friedbert Barg



Als Ausbilder kommen neben der gerade erwähnten Wasser- und Schifffahrtsverwaltung Reedereien und Partikulierunternehmen in der gewerblichen Binnenschifffahrt und in der Fahrgastschifffahrt in Frage. Das derzeit größte Ausbildungsunternehmen in der deutschen Binnenschifffahrt ist die Ausbildungsinitiative Binnenschifffahrt, meist kurz als „Abi“ bezeichnet. Sie verfügt – und dies ist ein gewisses Kuriosum – über keine einzige Ausbildungsstätte – sprich Schiff. Die in Duisburg-Homberg ansässige Ausbildungsinitiative bildet dennoch seit mehr als zehn Jahren erfolgreich Schiffsjungen und -mädchen aus und wurde 1997 aus der Not heraus geboren. Damals hatte die Zahl der Ausbildungsverträge in der deutschen Binnenschifffahrt einen Tiefpunkt erreicht. Mit der Ausbildungsinitiative wurden und werden nach wie vor solche Schifffahrtsunternehmen zur Ausbildung motiviert, die ohne Abi insbesondere aufgrund der bürokratischen und organisatorischen Hürden nicht ausbilden würden. Abi arbeitet mit Kooperationspartnern – sprich Binnenschifffahrtsunternehmen – zusammen, die an Bord ihrer Schiffe den praktischen Teil der Ausbildung des Schiffernachwuchses übernehmen. Die Ausbildung lässt sich das Gewerbe einiges kosten. Nach Angabe der Ausbildungsinitiative

Binnenschifffahrt belaufen sich die gesamten Kosten einer Ausbildung in der Größenordnung von 57.000 Euro.

Leichtmatrosen

Die Ausbildung für die Schiffsmädchen und -jungen, die offiziell auch unter der Bezeichnung „Leichtmatrosen“ geführt werden, dauert insgesamt drei Jahre. Zu den Inhalten der Ausbildung gehören z.B. die Mitwirkung beim Fahren von Schiffen auf Binnenwasserstraßen und im Hafen, die Pflege und die Instandhaltung des Schiffes sowie dessen Einrichtungen, die Pflege und die Instandhaltung der Technik, das Fertigmachen des Schiffes zur Fahrt, das Laden und Löschen, die Überwachung des Ladegutes sowie das Führen der Schiffspapiere.

Homberg und Schönebeck

Die Ausbildung erfolgt – wie in

Deutschland üblich – im dualen System, d.h. die praktische Ausbildung wird an Bord eines Binnenschiffes des Ausbildungsunternehmens absolviert, die „theoretische Unterweisung“ erfolgt in der Berufsschule. In Deutschland gibt es nur zwei spezialisierte Berufsschulen für den Binnenschiffnachwuchs, nämlich das Schiffer-Berufskolleg RHEIN in Duisburg-Homberg sowie die Berufsbildenden Schulen des Landkreises Schönebeck mit dem Standort in Schönebeck bei Magdeburg.

Während in Schönebeck die Ausbildung an ei-



Dipl. Ing. Hans-Günter Portmann, Leiter des Schiffer-Berufskollegs in Duisburg-Homberg, ist mit der aktuellen Lage zufrieden: „Die Schülerzahlen sind enorm gestiegen. Wir haben derzeit in allen Bildungsgängen am Schiffer-Berufskolleg 520 Schüler und Schülerinnen.“ Demnächst, so berichtet Portmann weiter, werde es Veränderungen in der Ausbildung geben: „Wir wollen in der Ausbildung Binnenschifffahrt die Doppelqualifikation anbieten, d.h. die Auszubildenden können neben dem Berufsabschluss eine weitere schulische Qualifikation erreichen. Wer den mittleren Bildungsabschluss vor Beginn einer Ausbildung erreicht, wird in Zukunft bei uns die Fachhochschulreife erreichen können. Darüber hinaus werden wir die Sicherheitstechnik noch weiter in den Mittelpunkt der Ausbildung rücken.“

ner allgemeinen Berufsschule mit Spezialklassen für Schiffsmädchen und -jungen erfolgt, dreht sich in Duisburg-Homberg alles um diese Berufssparte, wie dies auch im Namen der städtischen Einrichtung zum Ausdruck kommt. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass neben dem Binnenschiffnachwuchs dort auch angehende Hafenlogistiker und Schiffbauer unterrichtet werden. Bei der theoretischen Ausbildung wird sehr viel Wert auf die Praxisnähe gelegt. Seit dem letzten Sommer hat sich dies im Schiffer-Berufskolleg RHEIN durch die Inbetriebnahme eines Flachwasserfahrersimulator weiter verbessert (Lesen Sie hierzu auch den Bericht von Dipl.-Ing. Volker Renner auf den Seiten 39-41 dieser Ausgabe.). Mit diesem Simulator, der exakt auf die Bedürfnisse der Binnenschifffahrt zugeschnitten ist, wurde eine Ausbildungsmöglichkeit geschaffen, wie sie seit langem in der Seeschifffahrt und Luftfahrt in der beruflichen Aus- und Weiterbildung Standard ist.

Berufsschule im Blockunterricht

Da die Auszubildenden in der Binnenschifffahrt verständlicherweise nicht ein- oder zweimal wöchentlich zur Berufsschule fahren können,

findet der schulische Unterricht in Blockveranstaltungen statt. In jedem Ausbildungsjahr besuchen die Schiffsmädchen und -jungen in einem 12- bis 14-wöchigen Block die Berufsschule. Während dieser Zeit wohnen sie in Duisburg auf dem Schulschiff „Rhein“, das im Homberger Stadthafen liegt. In Schönefeld wohnen sie in privaten Unterkünften.

Die Leistungen des Schulschiffs „Rhein“, dessen Eigentümer der AdB ist, beschränken sich nicht nur auf die Unterkunft und die Verpflegung. Hier wird der Binnenschiffnachwuchs zusätzlich geschult. Dazu gehören Bereiche, die nicht in den Rahmenstoffplan des Berufskollegs fallen, aber auch nicht einheitlich in der Praxis an Bord unterwiesen werden.

Zu den vermittelten Fertigkeiten zählen z.B. das Spleißen, das Nachenfahren, der Trockengüterumschlag – der für Auszubildende aus der Personenschifffahrt nicht gängig ist – oder der Umgang mit Tankpumpen – was im Trockengüter- und Fahrgastbereich nicht zum täglichen Routineeinsatz gehört. Nicht zuletzt aufgrund dieser „Nachhilfe“ durch den AdB bzw. das Schulschiff, aber auch vor dem Hintergrund der guten praktischen Ausbildung an Bord und der theoretischen Schulung im



Foto: Friedbert Barg

Die Rückansicht des Schiffer-Berufskollegs am Duisburg-Homberger Bürgermeister-Wendel-Platz

Das Schulschiff „Rhein“ im Duisburg-Homberger Stadthafen



Schiffer-Berufskolleg bewegt sich die Erfolgs- und Abschlussquote in Duisburg auf einem überdurchschnittlich hohen Niveau.

Prüfung vor der IHK

Nach der Hälfte der Ausbildungszeit muss eine Zwischenprüfung abgelegt werden, die Ausbildung endet nach dem dritten bzw. Oberstufen-Kurs mit der Abschlussprüfung vor dem Prüfungsausschuss der Industrie- und Handelskammer (IHK). Diese Prüfung beinhaltet die Fertigungs- und Kenntnissprüfung. In der Fertigungsprüfung werden die Bereiche An- und Ablegen, technische Einrichtungen, Draht und Tauwerk instand halten, Beiboot fahren und Decksarbeiten geprüft. Die Kenntnissprüfung umfasst die Bereiche Nautik, Schiffsbetriebstechnik, Maschinen- und Motorentechnik sowie Wirtschafts- und Sozialkunde.

Bei einem erfolgreichen Abschluss erhalten die Absolventen das Facharbeiterzeugnis in Form des „Matrosenbriefes“. Mit der Aushändigung des Facharbeiterbriefes erfolgt gleichzeitig der berufliche Aufstieg vom Leichtmatrosen zum Matrosen oder Bootsmann. Ab jetzt wird vom ehemaligen Schiffsmädchen und -jungen erwartet, dass sie befähigt sind, das Schiff betriebsfähig zu halten.

Seiteneinsteiger

Neben dem klassischen Ausbildungsweg gibt es noch die Möglichkeit eines Seitenweges, um Matrose zu werden. Wer über sein Schifferdienstbuch nachweisen kann, dass er 600 Tage an Bord – wobei pro Jahr jeweils nur gut

180 Tage anerkannt werden – in der Funktion eines Leichtmatrosen gearbeitet hat, darf sich „Matrose“ nennen. Allerdings kann dieser Seiteneinsteiger nicht so ohne weiteres die Aufstiegschancen nutzen. Hierzu sind Zusatzqualifikationen notwendig.

Für diejenigen, die den herkömmlichen Ausbildungsweg gegangen sind, sind die anschließenden Aufstiegschancen eigentlich schon vorgegeben. Der steigende Bedarf an Schiffspersonal aufgrund der Zunahme der Verkehrsströme über das Wasser und aufgrund der derzeit bestehenden ungünstigen Altersstruktur in der deutschen, aber auch in der gesamten westeuropäischen Binnenschifffahrt bietet si-



Foto: Friedbert Barg

Kapitän und Schulschiffleiter Lothar Barth

chere Arbeitsplätze mit Karrieremöglichkeiten. Heute hat nach Angaben des Arbeitgeberverbandes der deutschen Binnenschifffahrt mindestens jeder dritte Arbeitnehmer im fahrenden Personal eine Schiffsführerposition inne.

Bereits während der Lehrjahre kann die Karriere starten, schließlich lässt die Ausbildung den Schiffsmädchen und -jungen von Beginn an Spielraum für eine freie Entfaltung. Und schon bereits nach dem zweiten Ausbildungsjahr dürfen die Auszubildenden als Matrosen eingesetzt werden.

Finanziell attraktiv

Auch unter finanziellen Aspekten ist die Ausbildung sehr attraktiv. Im Vergleich der Ausbildungsvergütungen in den verschiedenen Berufen steht der Binnenschiffnachwuchs in Deutschland zusammen mit den Gerüstbauern seit jeher an der Spitze. Die tarifliche, monatliche Grundvergütung beträgt derzeit im ersten Ausbildungsjahr 829,01 Euro, im zweiten Jahr 948,61 Euro und letzten Jahr 1.070,43 Euro. Diese Grundvergütung wird selbstverständlich auch während des Berufsschulbesuchs gezahlt.

Allerdings werden die Tarifvergütungen nicht von allen Ausbildungsunternehmen übernommen. So liegt die erwähnte Ausbildungsinitiative Binnenschifffahrt 20 Prozent unter dem Tarif. Dafür werden allerdings alle Lehrgangskosten von Abi übernommen, so dass sich deren Auszubildenden unterm Strich nicht schlechter



Das Schulgebäude der Berufsbildenden Schule des Landkreises Schönbeck/Elbe, in der die Binnenschifferberufsausbildung eine eigene Abteilung darstellt. Leiter der Schule ist Ullrich Ehrlich.

stehen als diejenigen, die nach Tarif bezahlt werden, dafür aber die Lehrgangskosten selbst übernehmen müssen. Als Matrosen verdienen die Binnenschiffer und Binnenschifferinnen monatlich brutto im Durchschnitt zwischen 2.000 und 2.500 Euro. Später – als angestellter Schiffsführer bzw. als angestellte Schiffsführerin – steigt das Einkommen auf bis zu 3.800 Euro. Nach dem Abschluss der Ausbildung ist es in der Matrosenzeit das Wichtigste, Streckenerfahrungen zu sammeln, schließlich ist jede Wasserstraße anders. Des Weiteren ist die Fortbildung in Sachen Nautik sowie einschlägiger Verordnungen und Regelungen von Bedeutung für den weiteren Werdegang.

Steuermann

Der nächste Karriereschritt erfolgt nach zwei Jahren als Matrose oder einem Jahr als Boots-

mann, denn dann erfolgt auf Antrag der Eintrag „Steuermann“ im Schifferdienstbuch durch das Wasser- und Schifffahrtsamt. Aus diesem Eintrag leitet sich kein Anspruch auf eine Beförderung ab. Die Position Steuermann ist in Bezug auf die Bestimmungen der Mindestbemanning, aber auch hinsichtlich seiner tariflichen Einstufung eine gehobene Position. Der Steuermann ist der Mitarbeiter, Gehilfe und gleichzeitig Vertreter des Schiffsführers. Er sichert den guten Pflegezustand eines Schiffes. Im Zeitraum seiner Einteilung durch den Schiffsführer übernimmt er die Verantwortung für den Fahrbetrieb.

Nach einer vierjährigen Fahrzeit als Mitglied der Decks Mannschaft eines Binnenschiffes, davon mindestens zwei Jahre als Matrose oder mindestens ein Jahr in einer höherrangigeren Funktion, und einem Mindestalter von 21 Jahren kann sich die Binnenschifferin bzw. der

Binnenschiffer zur Patentprüfung anmelden. Üblicherweise besuchen die Patentbewerber zur Vorbereitung auf die Prüfung mehrwöchige Fortbildungslehrgänge. Die Fortbildungsveranstaltungen können von jedem Träger angeboten und durchgeführt werden, dennoch prägt der Arbeitgeberverband mit seinen Angeboten auf dem Schulschiff „Rhein“ diesen Bereich. Der Unterricht erstreckt sich auf die verantwortliche Führung eines Binnenschiffes und umfasst im wesentlichen folgende Fachgebiete: Streckenkenntnisse mit Fahrtbeschreibung, Schifffahrtspolizeivorschriften und das Binnenschifffahrtsgesetz, die Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung, Transport gefährlicher Güter, Schiffsbetriebslehre und Schiffsstabilität, Motorenkunde und Elektrotechnik, Havariekunde, Sicherheitstechnik, Ladungskunde und Schiffseiche, Funkdienste in der Binnenschifffahrt sowie die Führung der Schiffs papiere.

Schiffsführer

Die Prüfungen werden von den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen durchgeführt. Das Schiffsführerpatent ist die Voraussetzung, um als Schiffsführerin bzw. Schiffsführer eingesetzt zu werden. Diese „Einsetzung“ erfolgt durch den Arbeitgeber oder durch den Patentinhaber selbst, wenn er als Partikulier sein eigener Chef ist.

Der Schiffsführer ist der Hauptverantwortliche an Bord. Ihm sind alle Besatzungsmitglieder direkt unterstellt, er ist weisungsbefugt in allen Angelegenheiten, die die Besatzung, die Sicherheit, das Schiff, die Ladung und den Transport der Ladung betreffen. Er ist für die Abwicklung einer Reise zuständig und legt das „Reiseprogramm“, also die Reiseroute und die Bunkerung, fest.

Mit der Aus- und Weiterbildung zum Schiffsführer bzw. zur Schiffsführer stehen auch zahlreichen lukrative Positionen an Land offen. Bei Reedereien bieten sich Positionen als Disponenten in der Befrachtungsabteilung, als Schiffsinspektoren in der technischen Abteilung, als Schiffsinspektoren im Personalbereich oder als Schiffsinspektoren im nautischen Bereich. Aber auch an anderen Stellen im schifffahrtsnahen Bereich sind Schiffsführer gefragt, so z.B. bei den Hafenämtern mit dem Hafenmeister oder dem Eichmeister. ■