

Gute Auftragslage bei De Hoop

Bei De Hoop in Lobith, knapp hinter der deutschen Grenze bei Emmerich am Niederrhein, sind die Auftragsbücher gut gefüllt. Neben Flusskreuzfahrtschiffen für Emerald, Scenic und Lütftner werden bis 2016 Platform-Supply-Schiffe und Offshore-Schiffe gebaut.

Von Hermann Garrelmann

De Hoop-Inhaber und Direktor Patrick Janssens zeigt sich im Gespräch mit der »Binnenschiffahrt« optimistisch. Dazu hat er sichtlich allen Grund. Die Werft, auf der Janssens seit zehn Jahren das Zepter in der Hand hat, feiert in diesem Jahr ihr 125-jähriges Bestehen. »Es wird sicher ein arbeitsreiches Jahr. Wie erfolgreich es wird, wird sich zeigen«, bleibt der Firmenchef vorsichtig. Gerade im Schiffbau seien in den letzten Jahren die Täler tiefer und die Peaks höher gewesen.

Zu den Höhen dieses Jahres zählt für De Hoop sicher der Bau von einigen Flusskreuzern. Zwei der diesjährigen Ablieferungen stehen kurz vor der Vollendung und gehen im Frühjahr für Emerald Waterways in Fahrt. Die »Emerald Star« und die »Emerald Sky« bieten auf 135 m Länge Platz für 182 Passagiere. Auf beiden Schiffen gibt es innovative Konzeptdetails. Ein Swimmingpool-Bereich, der in ein Kino für 30 Personen umgewandelt werden kann, gehört zu den neuen Raffinesen. Unter den 91 Kabinen befinden sich eine Reihe von Luxussuiten, die meisten der Standard-Kabinen haben zudem einen Balkon.

Stolz auf Scenic-Projekt

Als drittes Neubauschiff für 2014 nennt Janssens die »Scenic Gem«, ein 110 m-Schiff, mit dem die Flotte von Scenic Tours ergänzt wird. »Auf diesen Auftrag sind wir besonders stolz, denn hier konnten wir unsere Expertise voll ausspielen«, bemerkt der Werftchef. Mit Rücksicht auf das vorgesehene Fahrrevier musste die Seefähigkeit konstruktiv und sicherheitstechnisch an höhere Anforderungen angepasst werden. Die »Scenic Gem« wird auf der Seine bis nach Honfleur unterwegs sein und dabei auch in rauhes Wasser geraten.

Janssens gibt einen weiteren Einblick in die Auftragslage der Werft: Fünf Fast Supply Vessel auf Rechnung der stattlichen Ölgesellschaft PEMEX, erstmals bei diesem Schiffstyp ausgerüstet mit einem Hybridantrieb (diesel-elektrisch plus diesel-mechanisch), geben in den kommenden Monaten den Arbeitstakt vor. »Mit diesem Konzept nach eigenem Entwurf wird es



Foto: Hermann Garrelmann

De Hoop-Inhaber und Direktor Patrick Janssens ist zufrieden mit der Auslastung: Im Orderbuch stehen derzeit Flusskreuzfahrtschiffe und Offshore-Versorger

das sparsamste Fast Supply Schiff, das es zur Zeit gibt«, merkt Janssens an. Er betont die Stärke der Werft, dass kundenspezifisch und nicht »von der Stange« konzipiert werde. Damit könne man vielen Nachfragen besonders gut entsprechen und eine Nische besetzen. Darüber hinaus arbeite man aber auch bei Bedarf mit anderen Werften zusammen, wenn es gelte, Kräfte zu bündeln.

Wie denn dieser enge Zeitplan, zu dem noch eine Kleinserie von Offshore-Schiffe für Nigeria gehört, zu bewältigen sei, wollen wir wissen. Janssens Antwort darauf:

»Wir arbeiten nach integrierten Konzepten, mit einer engen Verzahnung zwischen Entwurf, Technik und Produktion. Geht paart mit kurzen Kommunikationslinien und flacher Hierarchie nutzen wir so unser Potenzial«, sagt der Chef. Er setzt kleine multifunktionale Arbeitsgruppen mit hoher Kompetenz und Verantwortung für die Abläufe und Produkte ein. Damit, so Janssens, finde man bei De Hoop im Spannungsfeld zwischen gesetzlichen und technischen Anforderungen, den Ansprüchen der Klassifizierer und der Kunden gute und schnelle Ergebnisse.

Ist denn nach zehn Jahren die Firma so aufgestellt, wie er sich das vorstellt? »Wir sind auf einem guten Weg. Es bleibt aber jeden Tag eine Menge zu tun, aber es macht Spaß, ständig den neu ankommenden Herausforderungen gerecht zu werden«, formuliert Janssens diplomatisch.

Mit Jahresumsätzen zwischen 40 und 140 Mio.€ schwankt der Jahresumsatz zwar, aber allein diesen Zahlen misst Janssens keine zu hohe Bedeutung bei. Der reiner Umsatz sei nicht das primäre Ziel. »Wir wollen Schiffe bauen – für zufriedene Kunden und mit motivierten Mitarbeitern«, lautet Janssens' Credo.

Ist denn eine mögliche Auszeichnung mit einem »Lintje« (königliches Prädikat in den Niederlanden für Firmen mit langer Historie) ein geeignetes Geschenk zum Firmenjubiläum? Nein, bleibt Janssens bescheiden. Eher als der Betrieb hätten das eine Reihe der rund 200 Mitarbeiter verdient, von denen viele länger als er »an Bord« seien. Für ihn sei es Auszeichnung genug, wenn Mitarbeiter und Partner zufrieden seien. Damit das so bleibt, will De Hoop auch weiter seinem Ansatz als »One

Stop-Shop« treu bleiben. Die Werft liefert das gesamte Schiffbau- und Ausrüstungsprogramm – von der Stahlplatte bis hin zur aufgehängten Gardine. Mögliche Optimierungen zur ständigen Verbesserung der Qualität sind maßgeblich auch bei den Investitionen der Werft. Janssens sieht darin die Chance, um mit den Werften aus Niederrigolnländern konkurrieren zu können.

»Lintje« zum Firmenjubiläum?

Das zählt sich aus, erkennbar auch in der Auftragslage bei den Flusskreuzern. »Da sind wir stark aufgestellt«, so Janssens. Für den konventionellen Binnenschiffbau geht es nicht so recht zu unserem Ansatz, möglichst viel Wertschöpfung im eigenen Haus zu erzielen. Das war bei Frachtern und Tankern in den letzten Jahren nicht möglich«, sagt Janssens. Mit einer Ausnahme: Vor Jahren wurde auf dringenden Kundenwunsch ein China-Kasko zu einem Unterkunftschiff für den Einsatz in Kasachstan ausgebaut. »Innerhalb von 18 Wochen war das Schiff mit 440 Betten fertig«, erinnert sich der Werftchef.

Neue Wege zu gehen und neue Produkte zu entwickeln ist also schon eher die Domäne von De Hoop. Aktuell arbeitet man an einem Konzept für ein Hotelschiff für Servicemannschaften direkt in den Windparks. Das sei eine Alternative für den aufwändigen Shuttletransport, wie er jetzt in der Regel praktiziert werde.

Auch künftig sollen bei De Hoop in Lobith oder am anderen Standort Foxhol in der Provinz Groningen Flusskreuzer gebaut werden. Allerdings rechnet Janssens mit einer geringeren Taktrate. »Irgendwann ist das Ende der Fahnenstange erreicht«, verweist er auf die zunehmenden Engpässe insbesondere in der Infrastruktur entlang der Flüsse.

Häufig lägen die Kabinenschiffe wegen des großen Andrangs im »Päckchen« am Ufer. »Wenn Sie als Passagier über sechs Schiffe klettern müssen und jedes dieser Schiffe hat noch den Generator laufen, ist der Spaßfaktor schnell aufgebraucht.« Auch die Ver- und Versorgungsstrukturen würden der heutigen Flottenstärke nicht mehr gerecht. »Da gibt es noch eine Menge Arbeit«, findet Janssens.

WWW.DEHOOP.NET

125 YEARS OF CRAFTSMANSHIP

Shipyard De Hoop concentrates on engineering and building custom vessels, for both the inland and seagoing markets. De Hoop is committed to a goal-based approach in which creativity and quality are paramount.

De Hoop & Builders since 1889

Shipyard De Hoop