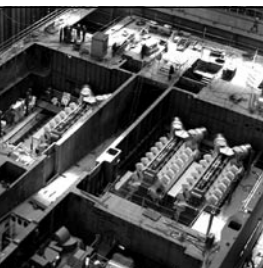


Schiffbau nach dem Legoprinzip

Die Meyer Werft in Papenburg, Niedersachsen



Die Papenburger Reeder waren skeptisch. Sie warfen ein Stück Eisen ins Wasser und sahen zu, wie es versank: »Und daraus willst du Schiffe bauen?«, spotteten sie. Joseph Lambert Meyer ließ sich nicht beirren. 1872 war seine Werft die erste in Papenburg, die Schiffe mit Stahlrumpf und Dampfmaschinen-Antrieb zu bauen begann. Damals zählte die Kleinstadt an der Ems rund 20 Werften – heute gibt es nur noch eine: die Meyer Werft. Seit sechs Generationen in Familienbesitz, ist sie die zweitgrößte deutsche Werft nach der Kieler HDW und mit rund 2.200 Mitarbeitern der größte Arbeitgeber der Region. Hinzu kommen rund 5.000 Beschäftigte in Zulieferbetrieben. Und nicht zuletzt ist der international renommierte Schiffsbaubetrieb ein Magnet für den Tourismus: Jährlich besuchen eine Viertelmillion Menschen den Schiffsbauer und die Stadt. Die Werft hat sich zu einem Wirtschaftsfaktor und einer Attraktion ersten Ranges entwickelt.

Die Geschichte begann im Jahr 1795: Willm Rolf Meyer gründete eine Schiffszimmerei in Papenburg, auf der Segelschiffe aus Holz gebaut wurden. 1877 lief hier das letzte Schiff vom Stapel. Fünf Jahre zuvor hatte Joseph Lambert Meyer bereits eine neue Werft gegründet, die über eine eigene Gießerei und eine Maschinenfabrik verfügte. Anstelle der bis dahin üblichen hölzernen Windjammer und Schoner verließen jetzt Eisenschiffe die Werft. Der Raddampfer Triton, Baujahr 1874, war das erste Passagierschiff. Zu ebenso unverhofftem wie spätem Ruhm brachte es der Fracht- und Passagierdampfer »Graf Goetzen« aus dem Jahr 1914 – als deutsches Patrouillenboot im Hollywood-Klassiker »African Queen« (1951) mit Kathrin Hepburn und Humphrey Bogart. Zwischen den beiden Weltkriegen baute die Werft vor allem Fischdampfer, Lotsenschiffe, Feuerschiffe sowie Passagierschiffe für die Küstenfahrt. Seit den 50er Jahren unterhält die Meyer Werft Geschäftsbeziehungen zu Indonesien. An die Inselrepublik lieferte das Papenburger Unternehmen bisher 23 Schiffe für den Liniendienst zwischen den Inseln aus – die wohl größte Serie von Passagierschiffen weltweit. Indem sich die Werft auf den Bau von Auto- und Passagierfähren, Gastankern, Containerschiffen und Tiertransportern spezialisierte, gelang es, sich erfolgreich auf einem hart umkämpften und im Bereich der großen Standardfrachter von südasiatischen Konkurrenten beherrschten Markt zu behaupten.

Mitte der 80er Jahre erweiterte Meyer die Produktpalette um luxuriös ausgestattete Kreuzfahrtschiffe. Die »Homeric«, die 1986 vom Stapel lief, war das erste von mittlerweile mehr als 20 Kreuzfahrtschiffen und zugleich das letzte, das mit einem klassischen Stapellauf zu Wasser gelassen wurde. Alle folgenden Schiffe wurden in zwei gigantischen überdachten Trockendocks gebaut. Die erste Halle – 370 Meter lang, 102 Meter breit und 60 Meter hoch – war Mitte der 80er Jahre das größte überdachte Baudock der Welt. Eine noch größere Halle – 384 Meter lang, 125 Meter breit, 75 Meter hoch – wurde 2001 fertiggestellt. Von zwei panoramaverlasteten Zuschauergalerien aus kann man einen Blick auf die vor Wind und Wetter geschützte Geburtsstätte der bis zu 300 Meter langen und

mehr als ein Dutzend Decks hohen Ozeanriesen werfen: ein Werfterlebnis in Breitbandformat, live und zum Greifen nahe. Das Besucherzentrum der Meyer Werft ermöglicht spannende Einblicke in einen weitgehend computergesteuerten Produktionsprozess. Eine einladende Musterkabine weckt den Wunsch, gleich am nächsten Tag in See zu stechen. Filme, Modelle und Fotos ergänzen den überwältigenden Eindruck einer Produktionsanlage der Superlative.

Die Meyer Werft ist bekannt für ihr Lego-Prinzip: Die bereits mit einer Antikorrosionslackierung versehenen Stahlplatten werden zuerst mit einer patentierten Plasma-brennanlage zugeschnitten, dann per Laser zu Paneelen zusammengeschnitten, die wiederum, versehen mit Vorinstallationen, zu Sektionen zusammengefügt werden. Mehrere Sektionen ergeben, zusammen mit zugelieferten Modulen – von der Satellitenkommunikation über die Antriebseinheiten bis zum Bioreaktor für die Abwasseraufbereitung – einen Block von etwa 20 mal 20 Metern. Bis zu 800 Tonnen können die Hallenkräne wuchten, die solch einen Block an seinen Platz heben. Beim Ausdocken nach kaum zwei Jahren Bauzeit sind die Schiffe nahezu fertig, einschließlich der Innenausstattung, die sich ganz nach den Wünschen der Reeder richtet – sogar eine Moschee mit nach Osten weisendem Kompass wurde schon eingebaut. Nur der Teppichboden wird noch während der Probefahrt verlegt.

Die Spezialisierung auf diese schwimmenden Fünf-Sterne-Hotels hat der Meyerwerft als einzige von einst 23 Papenburger Werften das Überleben ermöglicht. Wegen der außergewöhnlichen Inlandslage an der Ems stand dieses immer wieder in Frage. Die Ems war in den vergangenen Jahrzehnten der mehr als 200-jährigen Firmengeschichte das alles entscheidende Nadelöhr. Pläne in den 1970er Jahren, den Betrieb nach Emden zu verlegen, zerschlugen sich. Stattdessen zog die Werft auf ein Gelände am Stadtrand von Papenburg um. Die Lösung ist das 2002 fertiggestellte Emssperrwerk Gandersum bei Leer. Offiziell schützt das umstrittene Bauwerk das Landesinnere vor Sturmfluten. Doch nur, wenn das mächtige Sperrwerk den Wasserspiegel der Ems vorübergehend um 2,70 Meter anhebt, können auch die größten Schiffe mit mehr als 90.000 Bruttoregistertonnen von Papenburg aus das Meer erreichen. Heute ist die Überführung eines neuen Traumschiffs ein Ereignis mit Volksfestcharakter. Tausende versammeln sich in der Landschaft, wenn die Ozeanriesen auf ihrem 36 Kilometer langen Weg in die Nordsee an grasenden Kühen vorbei scheinbar durch die ostfriesischen Wiesen pflügen. Die Herren, die damals das Stück Eisen im Wasser versinken sahen, würden ihren Augen nicht trauen ...

Text:
Frieder Bluhm,
Köln

Fotos:
Meyer Werft



Meyer Werft
Besichtigung nach Anmeldung bei der
Papenburg Tourismus GmbH
Ölmühlenweg 21, 26871 Papenburg
Tel.: 0049/4961/8 39 60
www.papenburg-tourismus.de
www.meyerwerft.de