

Nicht zum ersten Mal in schwerer See

Diese Krisen hat die Papenburger Meyer Werft schon überstanden

Von Christoph Assies

PAPENBURG Die Papenburger Meyer Werft blickt in diesem Jahr auf ihr 225-jähriges Bestehen zurück. In diesem besonderen Jubiläumsjahr stecken die Schiffbauer durch die Corona-Pandemie gleichzeitig in ihrer schwersten Krise seit dem Zweiten Weltkrieg. So sieht es Werft-Seniorchef Bernard Meyer.

Sein Unternehmen hat auch schon in der Vergangenheit schwierige Herausforderungen meistern müssen. Unsere Redaktion hat in den Archiven gestöbert und blickt auf teils heftige Turbu-



In unruhigem Fahrwasser befindet sich derzeit die Papenburger Meyer Werft wegen der Corona-Pandemie.

Foto: Assies

lenzen zurück, die die Papenburger Schiffbauer in den vergangenen Jahrzehnten mitunter in schwere See gebracht haben.

Sie reichen von der Ölkrise, bei der das „schwarze Gold“ plötzlich zu einer politischen Waffe wurde, der Preis um das Vierfache stieg

und so die Wirtschaft in die Knie zwang, bis hin zu den Auswirkungen der Terroranschläge vom 11. September 2001. Damals war in der un-

mittelbaren Zeit danach die Angst vorm Fliegen groß, als Attentäter Passagierflugzeuge als Waffe benutzten und sie ins New Yorker World

Trade Center und ins Pentagon in Washington lenkten. Das Verkehrsmittel, das zentrale Zubringer für Passagiere von Kreuzfahrtschiffen ist, schien angreifbar und unsicher. Die Reedereien verwarfen Neubaupläne, die Meyer Werft musste Beschäftigte entlassen.

Unser Überblick auf die großen Herausforderungen der Papenburger Traditionswerft in den vergangenen Jahrzehnten erinnert an Krisen, auf die die Schiffbauer mit Fingerspitzengefühl, Verhandlungsgeschick, aber auch mit bitteren Entscheidungen reagieren mussten.

Als das Öl zur politischen Waffe wird

Werft muss umziehen und orientiert sich neu

Im Jahr 1973 wird durch die Organisation der arabischen Erdöl exportierenden Staaten (OAPEC), die bewusst die Fördermengen von Erdöl um etwa fünf Prozent drosseln, die Ölpreiskrise ausgelöst. Die OAPEC will damit die westlichen Länder unter Druck setzen, die seinerzeit Israel im Jom-Kippur-Krieg unterstützen. Öl wird zur politischen Waffe. Die Folge: ein Preisanstieg um das Vierfache und verheerende wirtschaftliche Konsequenzen. Fotos von leeren Autobahnen gehen um die Welt. Die Konjunktur bricht ein, die Arbeitslosigkeit steigt.

In dieser Zeit haben die Papenburger Schiffbauer gerade ihren bis dato größten Auftrag an Land ziehen können. Sechs Gastanker sollten für die Latvian Shipping Company aus Riga in der damaligen Sowjetunion gebaut werden. Senior-Werftchef Joseph-Franz Meyer nimmt den Auftrag dankend an, obwohl er weiß, dass das dama-

lige Nadelöhr für die Werft-Neubauten aus Papenburg, die Eisenbahnbrücke, 3,50 Meter zu schmal für die zu bauenden Schiffe war. Der Großauftrag führt zu einer Dynamik, die am Ende den Weg zum Umzug der Werft aus der Stadt in das Industriegebiet Süd frei macht.

Bei der zweiten Ölkrise 1979 haben die Schiffbauer weniger Glück. Ohne neue

Aufträge mündet die Öl- in die Werftenkrise. Die Papenburger beteiligen sich in der Folge sogar an Schiffen, werden Miteigentümer. Viele Mitbewerber schaffen diese Herausforderung nicht. Werften in Deutschland melden Insolvenz an. Die Meyer Werft orientiert sich neu und schafft es, sich im Passagierschiff- und Kreuzfahrtschiffbau zu engagieren.



Zuletzt wurde es eng auf der Meyer Werft, als die Schiffe noch in der Innenstadt gebaut wurden. Unser Foto zeigt das Auslaufen des Tankers „Irene“ (1971). Foto: Archiv Meyer Werft

1970

Flaute nach Premiere

Der „Homeric“ folgt eine Stornierung

1983 baut Meyer das erste Passagierschiff für Indonesien, die „Kerinci“. Zuvor laufen im Emsland schon Auto- und Passagierfähren vom Stapel. Im April 1984 gibt die Werft den Bau ihres ersten Kreuzfahrtschiffes bekannt.

Zwar gelingt der Meyer Werft mit dem Bau der „Homeric“ der Einstieg ins Kreuzfahrtgeschäft und erhöht dadurch die Belegschaft auf insgesamt 1650 Mitarbeiter. Sie muss aber auch Stornierungen hinnehmen, als im Oktober 1985 das Kreuzfahrtschiff „Achille Lauro“ auf der Fahrt von Alexandria nach Port Said (Ägypten) von palästinensischen Terroris-



Das erste Kreuzfahrtschiff, die „Homeric“ im Stahlbau im Jahr 1985. Foto: Helmut Kuper

ten entführt und Passagiere als Geiseln genommen wurden. Seinerzeit ist gerade die „Crown Odyssey“ für die griechische Reederei Royal Cruise Line im Bau, ein geplanter Folgeauftrag wird allerdings storniert.

1980

Nach Fähr-Katastrophe unter Beschuss

Rechtsstreit um „Estonia“-Unglück dauert Jahrzehnte

Anfang der 1990er-Jahre baut die Meyer Werft an der größten Fähre der Welt. Die „Silja Europa“ ist von der Reederei AB Slite, einer Reederei des Viking-Line-Sammelschlusses, in Auftrag gegeben worden. Die Fähre war schon in der Unternehmensfarbe Rot lackiert, als das Schiff durch den fallenden Wechselkurs der schwedischen Krone schlagartig um 500 Millionen Kronen teurer wird.

Die Reederei verliert zusätzlich eine Kreditgarantie ihrer Bank und geht konkurs. Die Meyer Werft gründet daraufhin die Papenburger Fährschiffsreederei und die finnische Tochter Fährschiff Europa KB. Der Neubau wird an die Silja Line verchartert und zwölf Jahre später doch noch verkauft. Das Schiff ist noch immer im Einsatz auf der Strecke Tallinn-Helsinki.

Die notwendige Emsvertiefung zur Überführung der „Oriana“ sorgt im Vorfeld für Demonstrationen, Klagen von Umweltverbänden und Fischern. Die Baggerarbeiten werden immer wieder unterbrochen. Bei der Kiellegung der „Oriana“ im März 1993 sagt Werftchef Bernard Meyer: „Wir sind stolz, von P&O den Zuschlag erhalten zu haben, und freuen uns besonders darüber, mit der ‚Oriana‘ das größte jemals in Deutschland gebaute Passagierschiff fertigstellen zu dürfen. Wir werden auch, allen Unkenrufen zum Trotz, einen Weg finden, den Neubau ohne Schaden die Ems herunter ins offene Meer zu bugsieren.“ Wichtig, denn im gleichen Monat wie der Kiellegung werden Folgeaufträge der Kreuzfahrt-Reederei Celebrity Cruises offiziell. Ohne die Emsvertiefung hätten die

Projekte nicht realisiert werden können.

1994 sinkt die 1980 auf der Meyer Werft als „Viking Sally“ gebaute Fähre „Estonia“. Es ist das größte Schiffsunfall in Europa nach dem Zweiten Weltkrieg, und die Papenburger sind vielen Vorwürfen zur mangelhaften Konstruktion des Schiffes ausgesetzt. Der lange Prozess konnte erst im Sommer vergangenen Jahres vor einem französischen Gericht abgeschlossen werden. Die Werft wird freigesprochen.

1995 feiert die Meyer Werft ihr 200-jähriges Bestehen. Genau wie in diesem Jahr, als die Werft wieder ein Jubiläum, nämlich 225-jähriges Bestehen, feiert, so sorgt auch damals ein neues Flaggschiff für P&O Cruises für Probleme. Ursachen für Vibrationen im Antriebssystem der „Oriana“ können lange nicht gefunden werden, die Kosten für die Werft werden immer höher, sogar ein Propeller muss getauscht werden, bis durch die Änderung der Drehrichtung der Propeller, die Lösung des Problems gefunden wird. Eine drohende Absage der Jungfernfahrt kann doch noch abgewehrt werden, und so wird die „Oriana“ schließlich im April 1995 abgeliefert.

1990

Die Folgen des 11. September

Terror bricht Kreuzfahrt-Boom / Schlag auch durch Finanzkrise

Der 11. September 2001 mit den Anschlägen auf das New Yorker World Trade Center führt zum bis dato größten Einbruch der weltweiten Kreuzfahrt.

Das Flugzeug als wichtigstes Verkehrsmittel zur Kreuzfahrt scheint nicht mehr sicher, Buchungszahlen brechen bei den Reedereien ein, Routen werden aus Angst vor Terror aus den Programmen genommen. Die Umsatzeinbrüche führen dazu, dass Reedereien ihre Neubaufträge herauszögern.

Auf der Meyer Werft wird klar, dass mit neuen Bestellungen nicht so schnell zu rechnen ist. Die Reederei Royal Caribbean International, noch heute Kunde in Papenburg, wandelt damals zwei Vorverträge nicht in feste Bestellungen um, und Star Cruises erteilt gar einer Bestellung einer ganzen Bauserie, der „Sagittarius-Klasse“, eine Absage. Damals stehen noch vier Kreuz-



Die Anschläge auf das World Trade Center lösten eine Krise in der Kreuzfahrt aus. Foto: dpa

fahrtschiffe im Auftragsbuch.

Die Führung des Traditionunternehmens sieht sich zu harten Einschnitten gezwungen. 2003 werden 550 der damals 2600 Arbeitsplätze abgebaut. Erst 2004 erhalten die Schiffbauer mit der Bestellung von zunächst drei Kreuzfahrtschiffen von AIDA Cruises ihren ersten Auftrag nach der Krise.

2009 wird mit der „AIDA-luna“ das letzte Schiff der ersten AIDA-Sphinx-Serie abgeliefert. Arbeit ist da für die Papenburger Schiffbauer, aber keine Kreditgeber zur Finanzierung der Aufträge. Die internationale Banken-

krise erreicht im September 2008 ihren Höhepunkt. Die US-Investmentbank Lehman Brothers muss Insolvenz anmelden. In der Folge bricht das weltweite Finanzsystem zusammen. Die Banken vertrauen sich gegenseitig nicht länger, geben einander keine Kredite mehr.

Obligatorisch ist bei Auftragsvergabe, dass die Kunden der Meyer Werft gegenüber eine 20-prozentige Anzahlung leisten. 80 Prozent der millionenschweren Aufträge müssen von der Werft zwischenfinanziert werden, um Löhne, Gehälter und Sozialabgaben zu zahlen, aber auch um Lieferanten und Partnerunternehmen zu entlohnen. Dafür wird eine Hypothek über ein Bankenkonsortium abgeschlossen.

Durch die Bankenkrise hat es die Werft ebenfalls geschafft und mittlerweile 51 Kreuzfahrtschiffe abgeliefert. Nun steht das Unternehmen angesichts der Corona-Pandemie erneut vor einer schweren Bewährungsprobe.

2000



Die einst größte Fähre der Welt: die „Silja Europa“. Foto: Mösker