

S. WINTER / BLACK STAR

Marinewerft von Philadelphia: Wenn der Flugzeugträger „J. F. Kennedy“ ablegt, ist das Spiel aus

Unternehmer

„Wir streiken hier nie“

Der Papenburger Familienbetrieb Meyer will eine Militärwerft in Amerika übernehmen

Wo das deutsche Provinznest Papenburg liegt, hat Leo Rafter aus der amerikanischen Industriestadt Philadelphia nie interessiert. Warum auch?

Seit 13 Jahren arbeitet der 54jährige auf der Marinewerft seiner Heimatstadt. Erst war er Anstreicher, nun sitzt er seit sieben Jahren als Werkschutzmann in einem Glaskasten am Haupteingang der Militäranlage und gibt Besucherpässe aus.

Im vergangenen März erfuhr der Wachmann aus der lokalen Zeitung, daß die Entscheidung über seine Zukunft in jenem norddeutschen Städtchen getroffen wird. Im *Philadelphia Inquirer* stand zu lesen, die Meyer-Werft aus Papenburg im Emsland sei an der Übernahme der sterbenden amerikanischen Werft interessiert.

Rafter war von dieser Nachricht so elektrisiert, daß er sich an die Schreibmaschine setzte und einen Brief tippte. Weil er in der Zeitung keine genaue Adresse fand, schrieb er einfach an Mr. Bernhard Meyer, Papenburg, Germany.

„Sie sollten wissen, daß die Amerikaner sehr interessiert sind, daß Sie hierherkommen“, teilte der Wachmann dem ihm unbekannten Niedersachsen mit. „Jeder denkt hier positiv über Sie. Ich erhoffe von Ihnen, daß Sie diese Werft wiederbeleben.“

Bernhard Meyer, Eigentümer und Chef des Papenburger Schiffbau-Familienbetriebs, ist in Philadelphia zum Schutzpatron der Marinewerft geworden. Die Amerikaner hoffen darauf, daß die erfolgreiche deutsche Schiffbaufirma, deren Auftragsbücher bis 1997 voll sind, möglichst viele der 4400 Werftjobs in der fünftgrößten US-Stadt erhält.

Die Regierung in Washington hat beschlossen, nach dem Ende des Kalten Krieges ihre Flotte zu reduzieren. Damit aber werden wenigstens drei von acht der Naval Shipyards überflüssig, die die US-Marine für den Bau und die Wartung ihrer Kriegsschiffe noch selbst betreibt. Auch die am Delaware Fluß liegende große Werft von Philadelphia, die im zweiten Weltkrieg bis zu 50 000 Menschen beschäftigte, steht auf der Streichliste.



ACTION PRESS

Werft-Chef Meyer
Retter aus dem Emsland

Noch spielen die Arbeiter täglich in der Mittagspause auf dem verölten Holzfußboden der alten Werkzeugmaschinenhalle mit Billardkugeln Boccia. Doch wenn nach zwei Jahren Umbauarbeit im September der gewaltige Flugzeugträger „John F. Kennedy“ vom Werftpier ablegt, ist das Spiel endgültig aus.

Die Entscheidung fiel aber schon 1991 in Washington. Lange aber haben es die meisten Werftarbeiter nicht glauben wollen, daß Uncle Sam ihre bereits 1794 gegründete Werft wirklich dichtmachen könnte. Viel zu oft schon hatten die Politiker das Ende angedroht.

In dem schmuddeligen Versammlungsraum der Metallgewerkschafter, der wie alles auf dieser Werft nach Endzeit und Abbruch aussieht, haut Werftarbeiter John Green mit der Faust auf den abgewetzten Schreibtisch: „Wir waren immer die Besten. Die Jungs von den anderen Naval Shipyards waren nie

so effizient wie wir.“ Sein Kollege Bruce Evans: „Wir fühlen uns verraten.“

„Meyer Wörft“, wie Amerikaner den Namen des Papenburger Interessenten aussprechen, wurde daher am Delaware zur großen Hoffnung. Allerdings wissen die Arbeiter, daß die Deutschen allenfalls die Hälfte von ihnen gebrauchen könnten.

„Die könnten morgen anfangen“, erklärt Robert Gorgone, ziviler Manager der Marinewerft, beim Gang über das ausgedehnte Gelände. Stolz zeigt der Werftmann, der Investoren für die Anlage gewinnen soll, die fünf brachliegenden Trockendocks. Eines ist so groß, daß ein moderner Flugzeugträger für 5500 Mann Besatzung darin Platz findet.

Kriegsschiffe waren. „Wir können Flugzeugträger bauen“, meint der Anstreicher Bruce Evans mit einer Das-wäre-doch-gelacht-Mine: „Dann werden wir auch Kreuzfahrer hinkriegen.“

Sein Kollege Phil Rowan sieht ebenfalls keine Probleme für den Unternehmer Meyer. Schiff sei für sie Schiff, meint der Mann, dessen Arme von oben bis unten tätowiert sind. „Statt Edelstahl nehmen wir eben mehr Teakholz, wo wir früher Neonlampen hatten, hängen wir Kristallüster auf.“

Die seit 200 Jahren bestehende Meyer-Werft, die ungünstige 40 Kilometer landeinwärts an der Ems liegt, sieht sich in Deutschland von Umweltschützern behindert. Der heimische Betrieb bekam jedesmal Ärger, wenn der seichte



DPA

Meyer-Schiff (auf der Ems)*: Immer Ärger

Die zur Werft gehörenden Riesenkräne müssen nur geschmiert und in Betrieb genommen werden. Turmhohe Hallen, in denen längst die Tauben leben, warten auf neue Nutzer.

Ein weiterer Pluspunkt für Meyer sind die amerikanischen Löhne. Beim gegenwärtigen Stand des Dollar verdient ein Werftarbeiter in den USA maximal 23 Mark. Dafür faßt kein erfahrener ostfriesischer Facharbeiter Hammer oder Schweißgerät an.

Auch die in Amerika übliche 40-Stunden-Woche und maximal drei Wochen Jahresurlaub sind in Papenburg längst Vergangenheit. „Wir streiken hier nie“, preist ein Metallgewerkschafter aus Philadelphia sich und seine Kollegen.

Für die Schweißer, Elektriker oder Maschinenbauer des Naval Shipyard macht es keinen Unterschied, daß Meyer Kreuzfahrtschiffe, Fähren oder Gastanker baut und sie bislang Experten für

Fluß ausgebaggert wurde, nur weil Meyer einen neuen dicken Pott ausliefern mußte.

Das expansive Unternehmen mit seinen 1800 Beschäftigten hatte schon einmal Pläne für einen Zweitbetrieb. Der sollte auf der Ostseeinsel Rügen entstehen. Umweltschützer aber hatten den Plan verhindert.

In Philadelphia können die Deutschen jede Menge Staatshilfe erwarten. Für das etwa 350 Millionen Dollar teure Investitionsprojekt stehen rund 270 Millionen Dollar an öffentlichen Zuschüssen zur Verfügung. Soviel US-Unterstützung fanden nicht einmal die Autokonzerne BMW und Mercedes.

Eine Meyer Werft Inc. mit Sitz in Philadelphia ist längst gegründet. Sogar eine Telefonnummer hat die Firma mittlerweile eingerichtet, unter der sich Interessenten bewerben können. Wachmann Leo Rafter hofft, daß auch für ihn ein Job bei den Deutschen herausspringt. Selbstbewußt sagt er: „Ich kann Meyer eine Menge bieten.“ ❑

* Die „Oriana“ bei der Überführung in die Nordsee.