

Johannes-Althusius-Gymnasium Emden

Schuljahr 2012/2013

FACHARBEIT

im

Seminarfach Politik-Wirtschaft

Thema:

„Der Strukturwandel am Beispiel eines
ausgewählten Emdener Betriebes“

Ausgewählter Betrieb:

Die SIAG Nordseewerke GmbH

Verfasser der Facharbeit: Julian Jetses
Kurs: Kursnummer 173, Leiste Z3
Lehrkraft: Herr Suchanka
Ausgabetermin des Themas: 15.02.2012
Abgabetermin der Arbeit: 12.04.2012

Unterschrift des Schülers:



(Julian Jetses)

Bewertung der Lehrkraft:

Unterschrift der Lehrkraft:

(A. Suchanka)

Inhaltsverzeichnis

	<u>Seite</u>
1. Einleitung	1 - 2
2. Der Begriff „Strukturwandel	2 - 3
3.1 Die Geschichte der Nordseewerke	4 - 6
3.2 Die aktuelle Situation der SIAG Nordseewerke GmbH	7
4. Der Strukturwandel am Beispiel der Nordseewerk	8 - 11
5. Fazit – Die Zukunft des Betriebes	11 - 13
6. Quellen- und Literaturverzeichnis	14 - 17
7. Selbständigkeitserklärung	18
8. Anhang	19 - 51

1. Einleitung

Sind die Nordseewerke zukunftslos oder zieht der Strukturwandel, unter anderem bestimmt durch den Verkauf der Werft an die Schaaf Industrie AG, eine dauerhafte Erhaltung oder sogar einen Ausbau der Arbeitsplätze nach sich? Bevor ich diese Frage im Laufe der Facharbeit zum Thema „Der Strukturwandel am Beispiel eines ausgewählten Emdener Betriebes“ beantworte, möchte ich zunächst darauf eingehen, weshalb ich gerade diesen Betrieb als Beispiel gewählt habe:

Bei den Nordseewerken handelte es sich bis September 2009 um eine Emdener Werft, die zuletzt der ThyssenKrupp Marine Systems-Gruppe angehörte und zu den größeren deutschen Marinewerften gehörte. 2009 wurde die Werft an die Schaaf Industrie AG (SIAG) verkauft, welche sich auf den Maschinenbau und den Bau von Türmen für Windkraftanlagen spezialisiert hat. Aktuell wurde die Insolvenz des Mutterkonzerns SIAG bekannt. Bezogen auf mein Thema wird anhand dieses Betriebes die Entwicklung des Schiffbaus in Deutschland sehr deutlich. Des Weiteren hat der Betrieb mit zuletzt nur noch 700 MitarbeiterInnen einen großen Stellenwert für die Bürger der Stadt Emden und die der umliegenden Region (Der Höchststand der Angestellten lag bei ca. 5300 im Jahre 1957). Die Nordseewerke eignen sich ebenfalls, um zu zeigen, wie sich in einem Betrieb die Sektoren und Branchen in einem Jahrhundert verändern können. Diese Veränderungen in der Wirtschaft werden unter dem Oberbegriff „Strukturwandel“ zusammengefasst.

Als ich das Thema bekommen habe und mir den Betrieb für meine Facharbeit ausgesucht habe, sind mir viele Fragen durch den Kopf gegangen. Zunächst einmal habe ich mich gefragt, was für eine Vergangenheit der Betrieb hat und wieso die ThyssenKrupp Marine Systems (kurz TKMS) einen Anteil von 80 % an SIAG verkauft hat. Wie hat sich der Betrieb in diesem Jahrhundert gewandelt und warum steht der Schiffbau in Deutschland vor dem Aussterben? War der Wechsel zur modernen Offshore-Technik wirklich „die Rettung“ und was verspricht sich SIAG von diesem Standort? Um selbst möglichst viel über den Betrieb, dessen Geschichte und Wandel, und über den Schiffbau in Deutschland zu erfahren, habe ich den FDP-Fraktionsvorsitzenden Erich Bolinius interviewt. Herr Bolinius hat 46 Jahre auf der Emdener Werft gearbeitet (1956-2002), zu-

nächst als Lehrling, dann als Angestellter und ab den 1970er-Jahren bis zu seiner Versetzung in den Ruhestand als Abteilungsleiter und Controller.

Um die gestellten Fragen zu beantworten, kläre ich zunächst den Begriff Strukturwandel. Anschließend erläutere ich die Geschichte der Nordseewerke bis hin zur aktuellen Situation. Es folgt die Verknüpfung des Begriffs Strukturwandel mit der Geschichte der Nordseewerke. Abschließend werde ich mit meinem Fazit die Ausgangsfrage beantworten und dabei auf die Zukunft der Nordseewerke eingehen.

2. Der Begriff „Strukturwandel“

Die Veränderungen der wirtschaftlichen Strukturen fasst man unter dem Oberbegriff „Strukturwandel“ zusammen.¹ Die Ursachen dafür sind der marktwirtschaftliche Wettbewerb, die Änderung der Nachfrage sowie „die Wettbewerbsverzerrungen durch staatliche Subventionen“². Das Drei-Sektoren-Modell nach Allan G.B. Fisher und Colin G. Clark unterteilt die Wirtschaft in folgende drei Sektoren:³

1. Primärsektor (Urproduktion)

(dazu zählt die Forst- und Landwirtschaft, die Fischerei und der Bergbau)⁴

2. Sekundärsektor (industrieller Sektor)

(dazu zählt das produzierende Gewerbe, die Industrie und die Weiterverarbeitung der Güter aus dem Primärsektor)⁵

3. Tertiärsektor (Dienstleistungssektor)

(dazu zählen alle Dienstleistungen des Staates und eigenständiger Unternehmen)⁶

Durch Unterteilung des Tertiärsektors in drei Gruppen kann man das Drei-Sektoren-Modell um einen quartären und quintären Sektor erweitern. „Persönliche Dienstleistungen“ (z.B. Einzelhandelsgeschäfte, Wäschereien und Frisöre) bilden in diesem Fall den

¹ (vgl. Gabler Verlag(Hg.) Stichwort: struktureller Wandel (Version 6))

² (Lüske, M. 2002: S.12)

³ (vgl. Hohls, R. 2006)

⁴ (vgl. Hohls, R. 2006)

⁵ (vgl. Hohls, R. 2006)

⁶ (vgl. Hohls, R. 2006)

Tertiärsektor, „geschäftliche Dienstleistungen“ (z.B. Banken und Finanzen, Immobilien und Versicherungen) den quartären Sektor und „intelligente Dienstleistungen“ (z.B. Bildung, Forschung, Verwaltung) den quintären Sektor.⁷

Beschleunigt wird ein Strukturwandel durch den technischen Fortschritt und den aus der Globalisierung resultierenden verschärften internationalen Wettbewerb. Die Politik kann ebenfalls Einfluss auf das Tempo des Wandels nehmen.

Allgemein differenziert man zwischen folgenden drei Dimensionen des Strukturwandels:

Jeder oben genannte Sektor steuert seinen Anteil zum Bruttoinlandsprodukt bei. Der **sektorale Strukturwandel** meint die Verschiebungen dieser Anteile „als Folge unterschiedlich starken Wachstums der einzelnen Wirtschaftszweige“⁸. Ein Beispiel hierfür wäre der Wandel in Deutschland seit Mitte des 20. Jahrhunderts von einer Industriegesellschaft zu einer Dienstleistungsgesellschaft.

Der **intra-sektorale Strukturwandel** hingegen meint den Wandel innerhalb eines Wirtschaftssektors. In der Industrieproduktion übernehmen z. B. immer mehr Maschinen die Arbeit der Menschen.⁹

Als **regionaler Strukturwandel** bezeichnet man die Veränderungen der wirtschaftlichen Strukturen in einzelnen Regionen.¹⁰ Dies hat z. B. im Ruhrgebiet stattgefunden, als es sich von einer Schwerindustrieregion in ein Zentrum für hochtechnologische Industrien und moderne Dienstleistungen gewandelt hat.¹¹

⁷ (vgl. Hohls, R. 2006)

⁸ (Gabler Verlag (Hg.) Stichwort: sektoraler Strukturwandel (Version 4))

⁹ (vgl. Langhans, I. und Prochnow, S. 2010: S.62)

¹⁰ (vgl. Langhans, I. und Prochnow, S. 2010: S.62)

¹¹ (vgl. Langhans, I. und Prochnow, S. 2010: S.62)

3.1 Die Geschichte der Nordseewerke

Die Nordseewerke wurden im Jahre 1903 unter dem Namen „Ender Werft und Dock Aktiengesellschaft“ von rheinisch-westfälischen Unternehmern gegründet. Entscheidend dafür, dass der damalige Emdener Oberbürgermeister Leo Fürbringer die Stadt zu einem Industriestandort und Seehafen machen konnte, waren die Bauten des Ems-Jade-Kanals (1880-1888) und Dortmund-Ems-Kanals (1892-1899). Der Optimismus des Ruhrgebiets, Emden als wirtschaftlichen Standort nutzen zu können, wird auch in der Rhein-Ems-Zeitung vom 13. März 1903 deutlich¹²:

„Der 11. März wird immer ein denkwürdiger Tag für Emdens Weiterentwicklung bleiben, gewissermaßen der Geburtstag der Großwerft, von dem wir so viel Ersprießliches erhoffen.“

1908 wurde die Werft, auf der zu Beginn hauptsächlich Nutzschiffe gebaut wurden, aufgrund von schwachen wirtschaftlichen Anfangsjahren zunächst geschlossen und „von der Stadt Emden für Schiffsreparaturen gepachtet, um wenigstens einen Teil der Arbeitsplätze zu erhalten“¹³.

Drei Jahre später konnte die Werft wieder ausgebaut werden, als der Industrielle Hugo Stinnes über die Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-AG bei den Nordseewerken einstieg.¹⁴ Es war nun möglich, auch größere Schiffseinheiten zu bauen. Im Jahr 1926 wurden die Nordseewerke dann als Folge der ausgebauten Werftkapazitäten in die „Vereinigte Stahlwerke AG“ eingegliedert.

Während der Weltwirtschaftskrise 1929 wurde der Betrieb aufgrund von Auftragsmangel zeitweise stillgelegt. Ab dem Jahr 1934 galt die Werft als eigenständige Betriebsgesellschaft der „Vereinigten Stahlwerke AG“ und trug den Namen „Nordseewerke Emden GmbH“.¹⁵ Während der beiden Weltkriege wurde eine große Zahl an Schiffen im Sektor der „Kriegsmarine“ gebaut.¹⁶

¹² (Bolinus, E. 2011 : S.39)

¹³ (Bolinus, E. 2011: S.40)

¹⁴ (vgl. Bolinius, E. 2011: S.41)

¹⁵ (vgl. Bolinius, E. 2011: S.37)

¹⁶ (vgl. Bolinius, E. 2011: S.51)

In den 40er-Jahren waren es zunächst schwierige Zeiten auf der Werft, da die Arbeiter in den Krieg ziehen mussten und das Geld zu dieser Zeit fast wertlos war.¹⁷ In der Nachkriegszeit wurde die Werft unter Kontrolle der britischen Militärverwaltung zunächst aufgeräumt und instandgesetzt, so dass man im Jahr 1949 mit Neubau von Schiffen beginnen konnte.¹⁸

Seit 1952 war die Werft eine Tochtergesellschaft der „Rheinstahl Union und Maschinen- und Stahlbau AG“, fünf Jahre später folgte der Verkauf der Werft an die „Rheinstahl AG“ unter dem Namen „Rheinstahl Nordseewerke GmbH“. Zu dieser Zeit war ein positiver Trend festzustellen, welcher durch die Höchstzahl an Beschäftigten (ca. 5200 MitarbeiterInnen¹⁹) im Jahre 1957 bestätigt wird.

In den 70er-Jahren wurde die Werft von der „Thyssen-AG“ übernommen und bekam 1976 einen neuen Namen: „Thyssen Nordseewerke GmbH“. 1970 wird zudem als Beginn einer Werftenkrise gesehen. Der Begriff „Werftenkrise“ wird definiert unter Ziff. 4 „Der Strukturwandel am Beispiel der Nordseewerke“.

2005 fasste man die Thyssen-Werften in Emden, Hamburg und Kiel unter der Bezeichnung „ThyssenKrupp Marine Systems“ zusammen.

Diese wechselvolle Geschichte der Nordseewerke Emden fand ihr Ende am 9. September 2009: Nach 106 Jahren Schiffbau in Emden hatte die ThyssenKrupp AG den größten Teil des Betriebs an die Schaaf Industrie AG verkauft. Länger als Jahrhundert faszinierte die Werft nicht nur mit dem Bau der „modernsten U-Boote der Welt“²⁰ sondern auch mit der Produktion des weltweit größten Saugbaggers „Vasco de Gama“²¹. Bekannt war die Traditionswerft außerdem auch für ihre Handelsschiffe (z. B. Containerschiffe) und Marineschiffe.²²

¹⁷ (vgl. Bolinius, E. 2011: S.52 f.)

¹⁸ (vgl. Bolinius, E. 2011: S.53 f.)

¹⁹ (Bolinius, E. 2011: S.78)

²⁰ (vgl. Axel Springer AG 2011)

²¹ (vgl. Bolinius, E. 2011: S.338)

²² (vgl. Witthöft, H. J. 2004)

Der Verkauf sorgte für Entsetzen und Wut bei Politikern, Angestellten und den Bürgern der Stadt. Dies zeigen ebenfalls die aufgeführten Reaktionen in der Emdener Zeitung vom 10. September 2009²³:

Herbert Willms (Geschäftsführer des Nordseewerke-Zulieferers Navicom): „Das ist ein Trauerspiel, was da läuft. [...] Ich wollte es, als ich es am Dienstagabend erfuhr, nicht glauben.“

Dr. Jürgen Hinnendahl (Emder Hafenförderer): „Das ist in der Historie eine ganz schwere Stunde. [...] Das ist ganz bitter für den Standort und alle die dort arbeiten. Die Nordseewerke, das ist Emders Herzblut.“

Die Politik schaffte es nicht, mit Resolutionen den Verkauf zu verhindern. Politiker wie Garrelt Duin machten durch Aussagen wie „Emden ohne die Nordseewerke ist wie Bayern ohne Berge“²⁴ den Angestellten Mut, doch umso mehr wurden sie von der Nachricht überrascht. Folglich blieben die Gespräche mit der Niedersächsischen Landesregierung und die Proteste wirkungslos.

Anfang Oktober 2010 wurde im Gästehaus der Niedersächsischen Landesregierung ein Zukunftsvertrag abgeschlossen, welcher das endgültige Aus des Emdener Schiffbaus verhindern sollte (s. Anhang). ThyssenKrupp ist weiterhin mit 20 % an dem Unternehmen beteiligt. Ein „Integrationsbeirat“, der sich aus Vertretern der Industrie, der Gewerkschaft und der Regierung zusammensetzt, soll für einen sanften Wandel vom Schiffbau zur Offshore-Windenergie sorgen.

²³ (Bolinus, E. 2011: S.21)

²⁴ (Bolinus, E. 2011: S.20)

3.2 Die aktuelle Situation der SIAG Nordseewerke

Nach dem Verkauf an SIAG wurden 700 ehemalige Werftmitarbeiter übernommen, wobei noch weitere 375 Mitarbeiter von den TKMS beschäftigt wurden, um auf der dazugehörigen Werft in Kiel (HDW²⁵) zu arbeiten und um die Aufträge des Schiffbaus in Emden zu beenden.²⁶ Bei dem neuen Eigentümer Schaaf Industrie AG handelt es sich um einen Konzern, welcher sich in der Geschichte vom klassischen Stahlbauer zum weltweiten Zulieferer der Energiebranche gewandelt hat.²⁷ Der Standort in Emden soll zur Produktion von Gründungsstrukturen, Umspannwerken und Stahlrohtürmen der Offshore²⁸-Windanlagen genutzt werden. Aktuell ist Emden von den Krediten der Nord/LB abhängig, da noch nicht genügend Gewinne erzielt werden. Im Interview mit Herrn Erich Bolinius wurde deutlich, dass es wichtig ist, dass das Land Niedersachsen zu ca. 56 % Eigentümer²⁹ der Bank ist. Denn solange die Politik die Arbeitsplätze in Emden sichern möchte, wird es die nötigen Kredite seitens der Landesbank geben. Auch wenn es laut der Gewerkschaft „IG Metall Emden“³⁰ Aufträge bis zum Frühjahr 2013 geben soll, zeigt sich Emdens Oberbürgermeister Bornemann „verhalten optimistisch“³¹, denn am 19. März 2012 hatte der Windkraft-Zulieferer SIAG Schaaf Industrie einen Insolvenzantrag gestellt. Als Grund dafür nennt der Mutterkonzern die entstandenen Verzögerungen bei Projekten und die Probleme bei der Anbindung der Offshore-Anlagen an das Stromnetz. Der Standort Emden ist davon vorerst nicht betroffen, da die Tochtergesellschaft eine eigenständige „GmbH“ ist und die Kredite der Nord/ LB mit Projekten verknüpft sind. Derzeit arbeiten die Gewerkschafter daran, den Standort in Emden von dem Mutterkonzern abzutrennen, damit die Arbeitsplätze erhalten bleiben können. Als Ziel setzt man sich in Emden die Produktion von 100 Windtürmen pro Jahr.

²⁵ Die Kieler Howaldtswerke-Deutsche Werft gehören zur Gruppe der ThyssenKrupp Marine Systems

²⁶ (vgl. Frankfurter Allgemeine 2009)

²⁷ (vgl. Adamczyk, C. 2009)

²⁸ Der Begriff „Offshore“ bedeutet, dass die Windanlagen im Meer stehen – Gegenteil „Onshore“, auf dem Land

²⁹ (NORD/LB Zentrale 2012)

³⁰ (vgl. „Die Welt“-Redaktion 2012)

³¹ (Nordwest Zeitung 24.März 2012)

4. Der Strukturwandel am Beispiel der SIAG Nordseewerke GmbH

Beim Verknüpfen der oben genannten Definition des Strukturwandels mit der Geschichte der Nordseewerke bringt der Artikel „Nordseewerke bauen jetzt auf Windkraft“ den Sachverhalt auf den Punkt: „Die ostfriesische Stadt Emden ist exemplarisch für den Strukturwandel an der Nordseeküste. Die Offshore-Industrie hat dem Schiffbau als großer Arbeitgeber den Rang abgelassen. Besonders deutlich wird diese Entwicklung bei den Nordseewerken. Eine der größten und ältesten deutschen Werften hat sich binnen 18 Monaten vom Schiffbau verabschiedet und der Windkraft zugewandt.“³² In Deutschland steht der Schiffbau vor dem Aussterben, denn die Emdener Werft war eine von vielen, die sich nicht auf dem Weltmarkt halten konnte. Dieser Wandel hängt mit den Werftenkrisen zusammen, welche seit den 1970er-Jahren sehr häufig aufgetreten sind. Sichtbar wurden diese Krisen am Rückgang der Auftragszahlen sowie der sinkenden Zahl der Beschäftigten. Die Grafik Nr. 1 im Anhang zeigt deutlich, dass der gesamte Schiffbau in Nordwestdeutschland betroffen ist.

Auch Emden hat einen starken Rückgang zu verzeichnen: Die Angestelltenzahl ging von den 1970er-Jahren bis 2009 von 5000 auf 1400 Beschäftigte zurück. Die Ursache dafür liegt in der kostengünstigen Produktion der Handelsschiffe in Asien, welche einen niedrigeren Kaufpreis im Vergleich zur Europäischen Union zur Folge hat. Dies hängt mit der großen Summe der Subventionen des Staates zusammen. Der Grafik Nr. 2 im Anhang lässt sich entnehmen, dass die Werften in Japan, China und Südkorea die größten Anteile auf dem Weltmarkt haben und dass die Werftkapazitäten weiter ausgebaut werden, wohingegen die Europäische Union als Schiffbauer enorme Einbußen hinnehmen musste. Der ehemalige Werftarbeiter und jetzige FDP-Politiker Erich Bolinius sieht keine Zukunft der deutschen Werften, da sich seiner Meinung nach „Deutschland als Schiffbaunation vom Weltmarkt verabschiedet hat“³³. Ihm zufolge hat Deutschland nur noch eine Chance beim Bau von Sonderschiffen, „weil dafür das „Knowhow“ in Asien fehlt“³⁴. Damit die Betriebe diesen immensen Wandel ohne großen Verlust der Arbeitsplätze überstehen können, wird für die Zukunft auf weitere Beschäftigungsfelder

³² (dpad: Nordseewerke bauen jetzt auf die Windkraft)

³³ (vgl. „Das Interview mit Erich Bolinius“ im Anhang)

³⁴ (vgl. „Das Interview mit Erich Bolinius“ im Anhang)

wie z.B. die Offshore-Industrie gesetzt. Der Konzern ThyssenKrupp schaffte es nicht in Emden, den Schiffbau mithilfe anderer Branchen zu erhalten. Dennoch sieht die Stadt Emden diesen Wechsel zur Offshore-Industrie als Chance dafür, dass die Arbeitsplätze erhalten bleiben können und man eine Industrie mit Zukunft für sich gewinnen könne. Diesen Bedeutungsverlust des Schiffbaus in Emden, wenn man in der Geschichte betrachtet, wie groß die Emder Werft früher war, nennt man „regionalen Strukturwandel“, denn mit der Cassens-Werft (70 Mitarbeiter³⁵) und den Emder Werft- und Dockbetrieben (110 Mitarbeiter³⁶) sind der Region nur noch zwei kleine Werften geblieben.

Die Offshore-Industrie hingegen ist auf dem Weg, die zweitgrößte Branche hinter der Automobilindustrie (VW-Werk) zu werden. Entscheidend dafür könnte die Erschließung des Rysumer Nackens als Industriegebiet sein. Aber auch die Vergangenheit der Nordseewerke zeigt, dass der Schiffbau nicht langlebig ist, wenn man sich spezialisiert. Immer wieder gab es Konjunkturschwankungen, welche sich mit der stark variierenden Zahl der Beschäftigten belegen lassen: Bis zum Jahr 1930 stieg die Zahl der Nordseewerker auf ca. 2.200 Personen an, vier Jahre später waren es nur noch 134. Dieser Abschwung war die Folge der Weltwirtschaftskrise 1929. Während des zweiten Weltkrieges arbeiteten viele Zwangsarbeiter auf der Werft und es gab eine große Zahl an Aufträgen der Kriegsmarine. Ende April 1945 zählte man 2000 Beschäftigte. In der Nachkriegszeit sank die Zahl von 1200 (Ende 1945) auf ca. 800 (1948). Nachdem man im Jahr 1957 die Höchstzahl mit ca. 5200 Beschäftigten feststellen konnte, blieb die Zahl der Nordseewerker bis in die 1970er-Jahre stabil bei ca. 5000. Danach folgte bis zum Jahre 2009 mit nur noch 1400 Angestellten der starke Rückgang (s.o. Werftenkrise).³⁷ Um auch die schwierigen Jahre des Schiffbaus zu überstehen, wurde großen Wert auf Diversifikation gelegt, d. h. die Nordseewerke versuchten immer wieder, weitere Wirtschaftszweige zu etablieren. Um den Rückgang in der Nachkriegszeit aufzuhalten, reparierte man unter anderem Lokomotiven, richtete eine Schuhmacherwerkstatt ein und schickte Arbeiter in den Hafen zur Kartoffelentladung. Ein weiterer Versuch die Produktpalette durch den Bau von Motorfahrrädern zu erweitern, scheiterte, da man „auf

³⁵ (Dipl. Oec. Hohagen 2012)

³⁶ (Kühn, M. 2011: 5.16)

³⁷ (Entwicklung der Beschäftigungszahl entnommen aus: Bolinius, E. 2011: 5.53 ff.)

dem Fahrzeugmarkt nicht Fuß fassen konnte (1953)³⁸. Auch die Produktion einer Meerwasserentsalzungsanlage blieb am Ende ohne Abnehmer. Im Gegensatz zu den gerade genannten Versuchen konnte man drei Firmen auf dem Werftgelände gründen:

In einer Halle des Betriebes wurden ab den 1960er-Jahren Bundeswehrfahrzeuge und Henschel-Lastwagen³⁹ repariert und gewartet⁴⁰. Des Weiteren wurde 1986 eine Firma im Bereich der Marine- und Fasertechnik gegründet, welche technologische Bauteile aus verschiedenen Kunststoffen herstellte.⁴¹ Die mittlerweile selbstständig gewordene Firma hat immer noch Bestand und beschäftigt 15 Mitarbeiter. Als drittes wurde eine Ausbildungswerkstatt eingerichtet, welche Jugendliche ohne Arbeitsplatz seit der Gründung 1984 auf den Beruf vorbereitet. Diese etablierten Branchen machten es dem Werftbetrieb in einzelnen Jahren möglich, die „roten Zahlen“ des Schiffbaus zu reduzieren oder sogar auszugleichen. Aber in den letzten Jahren wurde es für die deutschen Werften immer schwieriger, sich auf dem Weltmarkt im Bereich des Handelsschiffbaus zu halten. Daher kann man in Deutschland auch einen Rückgang des industriellen Sektors feststellen, da die Offshore-Industrie, aufgrund des Ziels der Energiegewinnung, in den Primärsektor einzuordnen ist. Der Verlust der Schiffbau-Industrie und die wachsende Zahl der Offshore-Unternehmen führen zu einem Rückgang des Sekundärsektors und einer Verlagerung des Gewichts auf den Sektor der Urproduktion (Primärsektor). Dieses Phänomen wird als sektoraler Strukturwandel bezeichnet.

In Deutschland zeigt sich der intrasektorale Strukturwandel vor allem im industriellen Sektor. Die Ursache dafür liegt im grenzenlosen technischen Fortschritt, so dass es immer wieder neue Innovationen gibt, welche sich aber nicht zwingend positiv auf den Sekundärsektor auswirken müssen (siehe oben: Verlust von Arbeitsplätzen aufgrund von Maschinen). Auch im Schiffbau blieb der Fortschritt nicht aus: Bis Mitte des 20. Jahrhunderts wurden Schiffe genietet. Das „Nieten“ ist eine alte Verbindungstechnik zweier Bauteile. Es handelt sich dabei um sehr schwere körperliche Arbeit, denn die Niete (s. Abbildung 1 im Anhang) wurden zunächst heiß gemacht und dann mit dem

³⁸ (Bolinus, E. 2011: S.92)

³⁹ Die Hanomag Henschel AG ist ein LKW-Hersteller und gehörte wie die Nordseewerke zum damaligen Rheinstahlkonzern.

⁴⁰ Nach dem Verkauf an SIAG wurde die Firma an die Dirks Gruppe in Emden veräußert.

⁴¹ Name: MFH Marine- und Faserverbundtechnik Haring GmbH & Co. KG, Näheres dazu im Anhang.

Hammer zu einem Kopf geformt, so dass die Bauteile sicher verbunden waren. Der Beruf „Nieter“ wurde am 23. Dezember 1968 als anerkannter Lehrberuf aufgehoben.⁴² Doch „mittlerweile entwickelt sich der Schiffbau zu einer High-Tech-Branche“⁴³, denn die Formen und Abmessungen zum Schweißen berechnet der Computer. Beim Schweißen werden die Bauteile mithilfe von Druck und Wärme unlösbar miteinander verbunden (s. Abbildung 2 im Anhang). Bei den Nordseewerken wurden die ersten Schweißarbeiten in den 1930er-Jahren durchgeführt. Wirklich abgelöst wurde das „Nieten“ aber erst im Laufe des 20. Jahrhunderts. Der Vorteil des Schweißens ist, dass man weniger Material benötigt und die Arbeitszeit geringer ist. Somit machen sich auch die Folgen des intrasektoralen Strukturwandels im industriellen Sektor bei den Nordseewerken bemerkbar.

Abschließend kann man festhalten, dass alle Dimensionen des Strukturwandels am Beispiel der Nordseewerke aufgezeigt werden können.

5. Fazit – Die Zukunft des Betriebes

„Zukunft ist die Weitergabe des Feuers, nicht das Betrauern der Asche.“⁴⁴

So lautet der Slogan der SIAG Nordseewerke GmbH auf der Homepage des Mutterkonzerns „Schaaf Industrie AG“. Doch ob der Stahlbauer und Zulieferer der Energiebranche in der Zukunft „das Feuer in Emden neu entflammen lassen kann“ oder ob der Strukturwandel zur Offshore-Industrie nur „für ein kurzes Aufglühen“ eines zukunftslosen Betriebes sorgt, kann aktuell wohl niemand sagen. Festhalten kann man dennoch, dass in der Wirtschaft ein stetiger Wandel stattfindet. Dies wird auch am Beispiel der Emdener Werft deutlich, wo in 106 Jahren (1903-2009) alle oben genannten Arten des Strukturwandels aufgetreten sind. In Emden kann der Wandel zur Offshore-Industrie meiner Meinung nach durchaus Bestand haben, denn in Zukunft wird man in Deutschland auf alternative Energien wie die Windenergie setzen müssen, zumal aufgrund der Klimaerwärmung und der Ressourcenknappheit die Verbrennung fossiler Brennstoffe

⁴² (vgl. Bolinius, E. 2011: S.293)

⁴³ (vgl. Peters, J. 2012)

⁴⁴ (Schaaf Industrie AG 2012)

bald nicht mehr tragbar sein wird. Auch die im Jahre 2008 vom Europäischen Rat beschlossene EU-Richtlinie zu den erneuerbaren Energien ist ein wichtiger Meilenstein für die Offshore-Industrie:

Bis 2020 hat Deutschland sich als ehrgeiziges Ziel gesetzt, den Anteil der erneuerbaren Energien am Endenergieverbrauch⁴⁵ von 12% auf 20% zu erhöhen.⁴⁶ Die angehängte Grafik (Nr. 3) bekräftigt das Wachstum der Windenergiebranche. Angsteinflößend waren zuletzt dennoch die Schlagzeilen über die Insolvenz des Mutterkonzerns SIAG in Dernbach sowie des Emdener Offshore-Unternehmens BARD. Bis Ende Juni diesen Jahres wird bei der Firma BARD in Emden die Fertigung von Rotorblättern der Windkraftanlagen eingestellt. Dennoch halte ich eine positive Zukunft der SIAG Nordseewerke GmbH nicht für unmöglich, denn der Standort Emden ist aufgrund der in 3.2 genannten Gründe von der Insolvenz nicht betroffen. Informationen aus dem Interview mit Erich Bolinius zufolge fehlen zur Zeit die nötigen Gewinne in der Offshore-Industrie, da der Einstieg in die Branche hohe Investitionen erfordert, welche mit einem Risiko verbunden sind. In meinen Augen sollte die Politik alles daran setzen, dass die Erschließung des Rysumer Nackens möglichst bald erfolgt, denn dies würde neue Arbeitsplätze schaffen, da bereits großes Interesse verschiedener Offshore-Unternehmen an einer Ansiedlung besteht. Damit die gewonnene Energie auch genutzt und verkauft werden kann, ist es entscheidend, dass die niederländische Firma „TenneT“ in Emden ein Umspannwerk baut, welches es ermöglicht, den Strom auch in den Süden Deutschlands zu leiten. Abschließend besteht meines Erachtens durchaus eine Chance für die Energiebranche sich als „Ersatzindustrie“ des Schiffbaus durchzusetzen. Denn eins steht fest: Solange die asiatischen Staaten im Schiffbau weiter stark subventioniert werden und damit die Container- und Handelsschiffe günstig auf dem Weltmarkt verkaufen können, muss man in Deutschland eine Ersatzindustrie finden, um den Abbau vieler Arbeitsplätze zu vermeiden. Eine minimale Chance den deutschen Schiffbau teilweise zu erhalten, sehe ich nur

⁴⁵ „Der Endenergieverbrauch (EEV) bezeichnet die Energiemenge, die von den Endverbrauchern nach der Umwandlung der Primärenergieträger in den verschiedenen Energieformen Strom, Wärme, Brennstoffe, Kraftstoffe genutzt wird.“ (Umweltbundesamt 2012)

Primärenergieträger sind z. B. fossile Brennstoffe und erneuerbare Energien.

(vgl. Buggelsheim, R. 2012)

⁴⁶ (vgl. Bundesministerium für Umwelt 2010)

bei dem Bau von Spezialschiffen (z. B. Fregatten und U-Boote) und der Schiffsreparatur.

Ich hoffe, dass in Emden „das Feuer noch lange hell leuchten wird“ und man mit der Offshore-Industrie einen Wirtschaftszweig mit Zukunft gefunden hat, welcher es der Region Ostfriesland ermöglicht, zunächst die Arbeitsplätze zu erhalten und später auch eine Chance auf den Ausbau der Arbeitsplätze bietet.

6. Quellen- und Literaturverzeichnis

Literatur

- Bolinius, Erich: Nordseewerke – Vom ersten bis zum letzten Schiff. Meine Erinnerungen an die Werftzeit. Emden: A. Bretzler, 2011.
- Langhans, Ingo und Prochnow, Stefan: politik. wirtschaft. gesellschaft. Wirtschaftspolitik in der Sozialen Marktwirtschaft (Sek II). Stuttgart: Ernst Klett Verlag GmbH, 2010.
- Neumann, Peter / Peters, Dirk J. / Suxdorf, Norbert: Die Nordseewerke 1903-2003. Von den Nordseewerken Emden Werft und Dock Aktiengesellschaft zu den Nordseewerken. Hundert Jahre industrieller Schiffbau in Emden – Nordseewerke. Emden: Nordseewerke, 2003.
- Wiborg, Klaus: Mit Kurs auf morgen, 75 Jahre Thyssen Nordseewerke GmbH. Düsseldorf: ECON-Verlag, 1978.
- Witthöft, Hans Jürgen (Hg.): Edition Schiff und Hafen Bd. 6. 100 Jahre Nordseewerke Emden. Hamburg: Seehafen Verlag, 2004.

Seminararbeiten der Universitäten

- Koch, M. / Dipl. Occ. Backes, C. / Lau, B.: Unterrichtseinheit "Unternehmen und Strukturwandel. Universität Oldenburg. URL: http://www.handelsblattmachtschule.de/seiten/material_einheiten.php?ue=4&na=3140
- Kühn, M. / Ludwig, T. / Tholen, J.: Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau. Ergebnisse der 20. Betriebsrätebefragung im September 2011 in Kooperation mit der IG Metall - Bezirk Küste. Universität Bre-

men, 2011. URL: http://www.iaw.uni-bremen.de/ccm/cms-service/stream/asset/?asset_id=1522037 [Stand 10.04.2012].

- Lüske, M.: „Ursachen, Ablauf und Perspektiven des Strukturwandels altindustrialisierter Räume: Das Beispiel Ruhrgebiet“. Seminararbeit. Universität Mannheim, 2002. URL: <http://zgb.bw.la-net2.de/site/RuhrgebietStrukturwandel.pdf> [Stand: 10.04.2012].

Internetquellen

- Adamczyk, Christian (2009): SIAG Schaaf Industrie AG übernimmt Thyssen Nordseewerke in Emden.
URL: <http://www.presseportal.de/pm/71088/1472720/siag-schaaf-industrie-ag-uebernimmt-thyssen-nordseewerke-in-emden-errichtung-des-groessten-offshore> [Stand: 26.03.2012].
- Bolinius, Erich (2012): Rysumer Nacken - Wirtschaftsminister Jörg Bode war in Emden - Windräder sind noch ein Problem.
URL: <http://www.fdp-emden.de/index.php?sid=sbt1133&eid=6055> [Stand 02.04.2012].
- Bolinius, Erich (2012): Situation der SIAG Nordseewerke GmbH – Infos – Runder Tisch.
URL: <http://www.fdp-emden.de/news/news.php?uid=-1&sid=sbt1133&eid=6239> [Stand: 02.04.2012].
- Bolinius, Erich (2012): Zur Situation SIAG-Nordseewerke.
URL: <http://www.fdp-emden.de/index.php?sid=sbt1133&eid=6261> [Stand: 02.04.2012].
- Brandt, J. (2012): Nord-LB für Siag verhalten optimistisch.
URL: <http://www.oz-online.de/index.php?id=542&did=53730> [Stand: 01.04.2012].
- Brandt, J. (2012): Siag AG: Schaaf muss Chefposten räumen.
URL: <http://www.oz-online.de/index.php?id=542&did=53957> [Stand: 28.03.2012].
- Buggelsheim, R. (2012): Primärenergieträger.
URL: <http://energie-und-umwelt.at/energie-infos/primaerenergietraeger-128> [Stand 22.03.2012]
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (2010): EU-Richtlinie Erneuerbare Energien.

URL: http://www.erneuerbare-energien.de/erneuerbare_energien/international/eu-richtlinie/eu-richtlinie/doc/44741.php [Stand 10.04.2012]

- dapd (2011): Nordseewerke bauen jetzt auf die Windkraft.
URL: <http://aktuell.meinestadt.de/emden-ostfriesland/2011/08/16/nordseewerke-bauen-jetzt-auf-die-windkraft/> [Stand: 08.04.2012].
- Die Welt-Redaktion (2011): U-Boot-Bau in Emden Traditionswerft endet.
URL: <http://www.welt.de/regionales/hamburg/article13661032/U-Boot-Bau-in-Emden-Traditionswerft-endet.html> [Stand 07.04.2012]
- Die Welt-Redaktion (2012): SIAG Schaaf beantragt Insolvenz.
URL: http://www.welt.de/print/die_welt/wirtschaft/article13931769/Siag-Schaaf-beantragt-Insolvenz.html [Stand 02.04.2012]
- Dipl. Oec. Hohagen, C. / Dipl. Ing. Kienitz, H. (2012) : Cassens-Werft. Wir über uns.
URL: <http://www.cassens-werft.de/index.php?action=2&language=1> [Stand: 20.03.2012]
- Dpa/Ini (2012): IG Metall: Kredite für Siag Nordseewerke freigeben.
URL: <http://www.bild.de/regional/hannover/hannover-regional/ig-metall-kredite-fuer-siag-nordseewerke-23242362.bild.html> [Stand: 10.04.2012].
- Focus-Redaktion(2012): Siag stellt Insolvenzantrag.
URL: http://www.focus.de/finanzen/finanz-news/windkraft-zulieferer-siag-schaaf-stellt-insolvenzantrag_aid_725814.html [Stand: 02.04.2012].
- Frank Robaschik(2012): Korea (Rep.) erhält 2011 weltweit die meisten Aufträge im Schiffbau.
URL:<http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=458114.html?view=enderPrint> [Stand: 01.04.2012].
- Frankfurter Allgemeine (2009): Ende des Schiffbaus in Emden.
URL: <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/werften-ende-des-schiffbaus-in-emden-12435.html> [Stand: 01.04.2012].
- Gabler Verlag (Hg.), Gabler Wirtschaftslexikon, Stichwort: sektoraler Strukturwandel, online im Internet (Version 4).
URL: <http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/71503/sektoraler-strukturwandel-v4.html> [Stand: 09.04.2012].
- Gabler Verlag (Hg.), Gabler Wirtschaftslexikon, Stichwort: struktureller Wandel, online im Internet (Version 6).

URL: <http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/55243/struktureller-wandel-v6.html>
[Stand 05.04.2012]

- Geissler, E. (Hg.) (2012): Erneuerbare Energien. Informationen.
URL: <http://www.alternative-energie-24.de/> [Stand 21.03.2012]
- Gillmann, W. (2009): Thyssen-Krupp verkauft Nordseewerke.
URL: <http://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/schifffahrt-thyssen-krupp-verkauft-nordseewerke/3255118.html> [Stand: 03.04.2012].
- Handelsblatt (2012): Siag Schaaf stellt Insolvenzantrag.
URL: <http://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/windkraftzulieferer-siag-schaaf-stellt-insolvenzantrag/6343970.html> [Stand: 19.03.2012].
- Hannoversche Allgemeine (2009): „Zukunftsvertrag“ für Emden Nordseewerke unterzeichnet.
URL: <http://www.haz.de/Nachrichten/Wirtschaft/Niedersachsen/Zukunftsvertrag-fuer-Emden-Nordseewerke-unterzeichnet> [Stand: 02.04.2012].
- Hohls, R. (2006): Über die Werkbank zur Tertiären Zivilisation.
URL: http://www.europa.clio-online.de/site/lang__de/ItemID__121/mid__12214/40208774/Default.aspx [Stand: 19.03.2012].

7.Selbständigkeitserklärung

Ich erkläre hiermit, dass ich die Facharbeit ohne fremde Hilfe angefertigt, und nur die im Literaturverzeichnis angeführten Quellen und Hilfsmittel benutzt habe.

Alle wörtlich oder sinngemäß übernommenen Textstellen habe ich als solche kenntlich gemacht.

Peusum, 11.04.2012

Ort, Datum

J. Jetses

Unterschrift (Julian Jetses)

8. Anhang

1.) Das Interview mit Erich Bolinius (16.03.2012)

1. „In welcher Verbindung stehen Sie zu den Nordseewerken/SLAG?“

Herr Bolinius: „Ich bin 1956 die Lehre bei den Nordseewerken angefangen und habe dort bis zu meinem Ruhestand 46 Jahre gearbeitet. Ich war zunächst einmal Angestellter, dann Gruppenleiter in der Betriebswirtschaft und später Abteilungsleiter mit Handlungsvollmacht und am Ende Controller. Als Controller bestimmt man in welche Richtung es für die Firma geht. Die Verbindung reißt nicht ab, ich besuche die Nordseewerke ab und zu noch.“

2. „Wie würden Sie die Geschichte der Nordseewerke beschreiben? Welche Veränderungen konnte man feststellen?“

Herr Bolinius: „Ja, das ist eine sehr wechselvolle Geschichte. Die Werft ist ja 1903 gegründet worden, ging dann kurzfristig auch wieder in Insolvenz, hat dann sehr viele verschiedene Aufträge angenommen wie z. B. den Kranbau und die Frachtschiffe. Und in der Kriegszeit wurden 34 U-Boote gebaut. Zudem waren viele Zwangsarbeiter auf der Werft in den Kriegsjahren. In den 40er-Jahren war es zu Beginn sehr schwierig für die Werft, aber in den 50er-Jahren ging es dann bergauf und wir hatten bis zu 5000 Beschäftigte und sie wurden da noch genietet. Dann kam ein Wandel und die Schiffe wurden nur noch geschweißt, dadurch ging es schneller vorwärts. Es wurden dann überwiegend Frachter und Tanker gebaut. In den 60er-Jahren kamen dann U-Boote dazu. Später haben wir dann auf Diversifikation großen Wert gelegt, d.h. wir haben versucht, neben dem Schiffbau auch andere Zweige zu etablieren wie z.B. Automobilwerkstätten und den Bau von Meerwasserentsalzungsanlagen. Diese haben wir dann vor Helgoland in Betrieb gehabt, so dass aus dem Meerwasser Leitungswasser wurde. Diese Anlage ist leider nicht verkauft worden. Dann haben wir eine Zeit lang versucht den Bau von Fertighäusern zu etablieren, hat sich aber ebenfalls nicht so gelohnt, wie es geplant war. Es wurden drei weitere große Bereiche hinzugenommen. Zum einen war das die Kfz-Werkstatt für Bundeswehrfahrzeuge (dort arbeiteten über 100 Menschen, Beginn in den

60er-Jahren), welche nach dem Verkauf der Werft an SIAG von der „Dirks-Gruppe“ übernommen wurde. Dann haben wir eine Kunststofffaserfabrik auf dem Werftgelände gegründet. Und am Ende der 80er-Jahre wurde eine selbstständige Ausbildungswerkstatt auf der Werft gegründet, welche heute auch noch dort vorzufinden ist.“

3. *„Welchen Stand hatte die Werft in Deutschland?“*

Herr Bolinius: „Es war eine der größten Werften in Deutschland mit 5000 Beschäftigten, später dann nur 1400 Mitarbeiter. Zu Beginn gehörten wir zum Rheinstahl-Konzern, dann später gemeinsam mit der Werft „Blohm+Voss“(Hamburg) zum Thyssen-Konzern.“

4. *„Woran sind die Nordseewerke gescheitert?“*

Herr Bolinius: „Man sagt, das kann ich natürlich nicht beurteilen, der Containerschiffbau hätte sich nicht mehr gelohnt, man hatte dort also „rote Zahlen“, weil in Asien, also Korea, China und Japan vor allem, bedeutend günstiger verkauft werden können, weil die Löhne dort erheblich niedriger sind und der Staat den Schiffbau stark subventioniert. Und der Thyssen-Konzern hat dann versucht, die Werft in Emden zu verkaufen und ist dann zufällig, so wie man hört, auf den Chef von SIAG am Flughafen getroffen und dann hat SIAG Interesse gezeigt, weil sie Offshore-Industrie betreiben wollten. Der Verkauf war sehr traurig für die Mitarbeiter, also beim letzten Schiff, das vom Stapel gelaufen ist, hatten wir Tränen in den Augen, weil eine große Schiffbauzeit in Emden zu Ende gegangen ist.“

5. *„Kann man eventuell sagen, dass die Nordseewerke an einem anderen Standort, wie z. B. Hamburg noch bestehen würden?“*

Herr Bolinius: „Ja, das kann man durchaus sagen. Wir waren ja ein Verbund, also die Nordseewerke Emden, HDW Kiel und Blohm+Voss aus Hamburg. Ich persönlich denke, dass die Geschäftsführer Thyssens lieber in Hamburg residierten als auf dem Land, denn vom Ergebnis her, haben wir die Werft in Hamburg „mitgeschleppt“. Also wär unsere Werft in Hamburg, würde es uns noch geben, das muss man eindeutig so sehen!“

6. *„Welche Folgen hatte diese Entwicklung auf Deutschland/Norddeutschland?“*

Herr Bolinius: „Ich finde, Deutschland hat sich sozusagen als große Schiffbaunation vom Weltmarkt verabschiedet. Es werden zwar noch einige Spezialschiffe, also U-Boote, gebaut und ein paar kleinere Werften gibt es auch noch, aber der Großschiffbau, Tankerschiffbau, Frachter- und Containerschiffbau gibt es kaum noch. Wir haben damals auch den größten Saugbagger der Welt gebaut. So etwas gibt es in Deutschland gar nicht mehr. Das ist also schlecht für Deutschland, weil uns auch die Ingenieure in diesem Gebiet fehlen und Asien uns den Rang in dieser Beziehung abläuft.“

7. *„Welche Bedeutung hatte der Verkauf der Werft an SIAG für die Stadt Emden und deren Bürger?“*

Herr Bolinius: „Also zunächst einmal hatten wir noch 1400 Arbeiter zu der Zeit des Schiffbaus und SIAG hat nun noch 700. Also haben wir uns schon halbiert. Und für die Stadt und deren Entwicklung ist es dementsprechend auch negativ, wenn wir die Gewerbesteuer halbieren, weil die Stadt auf Steuereinnahmen angewiesen ist. D. h. es kann weniger in die Bildung und in die Infrastruktur investiert werden. Und so etwas ist natürlich auch negativ für die Bürger. Aber wenn SIAG nun wirklich genügend Aufträge hat und sich vergrößern kann, dann wäre das natürlich positiv. Aber es stand ja heute in allen Zeitungen, dass der Mutterkonzern Insolvenz angemeldet hat und es kann sein, dass das Tochterunternehmen in Emden auch darunter leidet. Der Strukturwandel war also schon gravierend für Emden, weil das Fachleute waren, die da gearbeitet haben und die nun mit ihren Familien weggezogen sind.“

8. *„Was hat die Politik unternommen, um den Schiffbau in Emden zu erhalten?“*

Herr Bolinius: „Der Rat in Emden hat Resolutionen verabschiedet, dass er die Bundesregierung und den ThyssenKrupp-Konzern darum bittet, alles Mögliche zu tun, damit die Produktpalette erhalten bleibt. Die Politik hat sich also für den Schiffbau in Emden eingesetzt und ich war persönlich dabei, als der Vertrag zwischen Thyssen und SIAG geschlossen wurde, wir haben uns mit dem damaligen Wirtschaftsminister Niedersachsens Philip Rösler getroffen. Also wir haben alles unternommen, wir haben Bundesminister vor Ort gehabt, auch Landesminister waren hier und ich persönlich war öfter mit

Rösler und seinem Nachfolger Bode auf der Werft und verhandelt. Und ein wesentlicher Punkt ist, dass die Nordseewerke nicht verkauft werden durfte, denn die Bundesregierung hat uns nicht richtig informiert. Es gab genügend Aufträge für den ThyssenKrupp-Konzern und laut Vertrag werden die Aufträge auf die Werften aufgeteilt, damit alle erhalten bleiben können. Aber im Vertrag war eine Art „Hintertürchen“, so dass die Aufträge auch anders aufgeteilt werden durften, wenn die wirtschaftliche Lage sich in Emden nicht rechnet. Ich sehe es als Betrug an, weil wir darüber nicht informiert waren und davon ausgingen, dass uns nichts passieren könnte, desto größer war natürlich der Schock danach.“

9. *„Wie sehen Sie die Zukunft der noch bestehenden Werften Norddeutschlands?“*

Herr Bolinius: „Zu der Cassens-Werft kann ich nichts sagen, aber der EWD, der Emdener Werft- und Dockbetrieb, welche sich nach dem Verkauf gegründet haben, geht es soweit ganz gut. Dort arbeiten 120 Menschen und sie haben noch eine Menge Aufträge im Bereich der Reparaturen abzuarbeiten. Solange die Stundenlöhne Asiens nicht dem westlich-europäischen Niveau angepasst werden, wird das wohl nichts werden. Dennoch denke ich, dass die Meyer-Werft sich durchsetzen wird, weil sich nun ja bereits aufgrund von guter Arbeit sich gegenüber Asien durchsetzt.“

10. *„Wie sehen Sie die Zukunft des Schiffbaus, welche Sektoren können erhalten bleiben?“*

Herr Bolinius: „Da würde ich sagen, also zunächst einmal der U-Boot-Bau, die Marine, weil da sind wir führend bei den Brennstoffzellen, wir haben ja auch ein U-Boot gebaut, das ohne Auftauchen von Emden nach Argentinien fährt. Aber die ganz normalen Schiffe, werden ihre Zukunft in Asien haben. Nur bei Spezialschiffen haben noch eine Chance, also U-Boot-Bau und Fregattenbau. Weiterhin Zukunft hat auch der Bau von Kreuzfahrtschiffen, worauf sich die Meyer-Werft spezialisiert hat. Ja und natürlich Reparaturen, weil etwas zum Reparieren es ja immer gibt.“

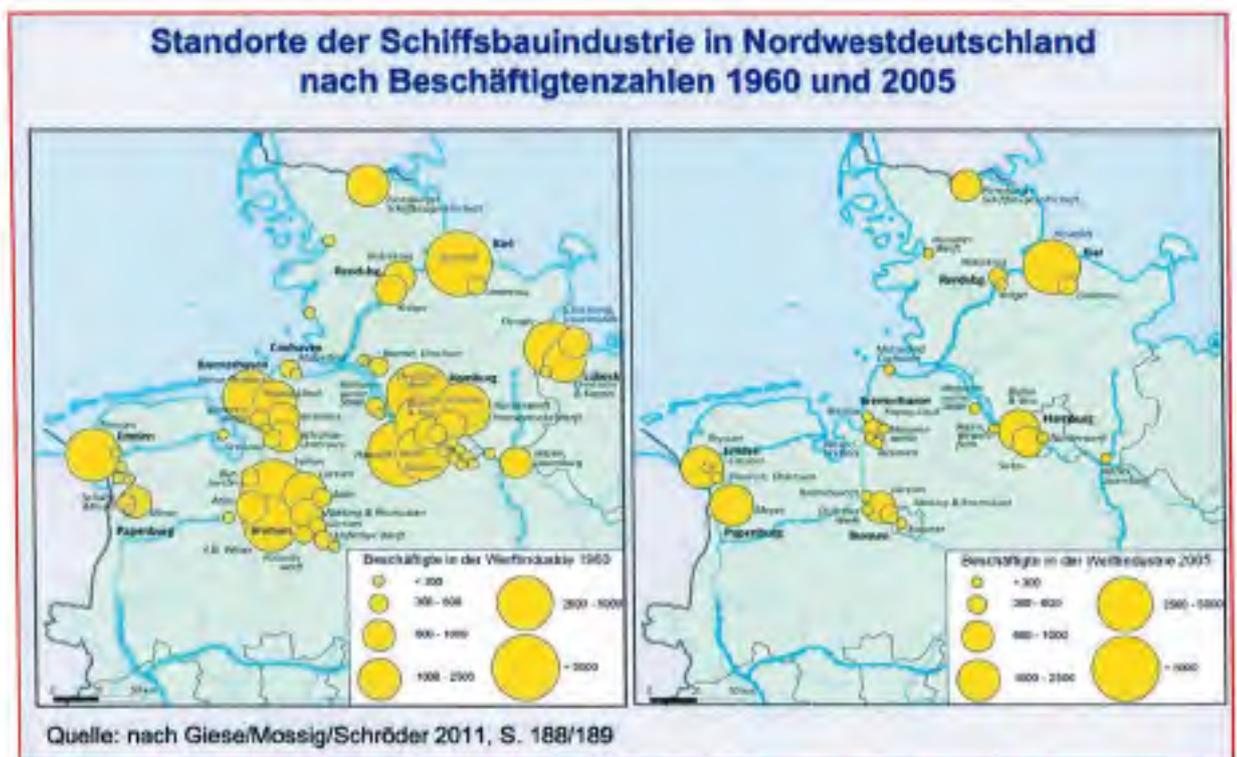
11. *„Haben Sie Einblick darüber, wie die Lage bei SIAG aktuell ist?“*

Herr Bolinius: „Dazu kann ich nur sagen, dass es genügend Aufträge gibt, aber man hat zu wenig abgeliefert bis jetzt, also zu wenig gute Ergebnisse erzielt. SIAG musste große

Investitionen tätigen, aber das Geld fließt nicht zurück. Deshalb ist der Mutterkonzern insolvent geworden. Aber die Nordseewerke/SIAG in Emden sind davon nicht betroffen, weil es sich dabei um eine eigenständige GmbH handelt. Und das Land hat große Bürgschaften gegeben und die NordLB ist hier in Emden involviert. SIAG in Emden ist also sehr abhängig von den Zahlungen der NordLB. Aber, weil die NordLB ebenfalls größtenteils im Besitz des Landes ist, wird das Land alles tun, damit SIAG hier erhalten bleibt. Des Weiteren hoffe ich, dass der Rysumer Nacken in Emden erschlossen wird, damit noch größere Produktionsanlagen für die Windenergie gebaut werden können. Das Problem beim Offshore ist, dass der Einstieg sehr teuer ist und, wenn dann das Geld nicht zurückkommt, ist es schwierig für den Betrieb.“

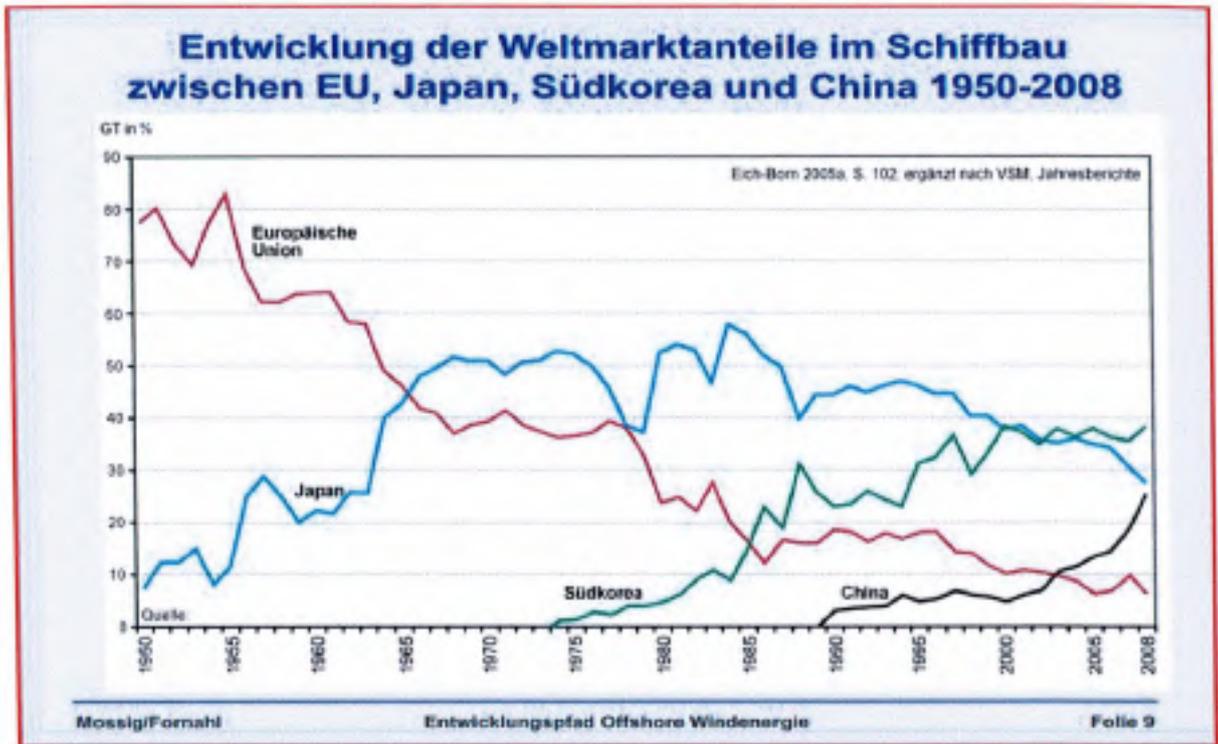
2.) Verwendete Grafiken und Statistiken

Nummer 1:



Quelle: Mossig, I. / Fornahl, D. (2011): Der Strukturwandel in Norddeutschland am Beispiel der Entstehung des Offshore-Windenergie-Clusters. Folie 2. URL: http://www.iaw.uni-bremen.de/ccm/cms-service/stream/asset/?asset_id=954002 [Stand: 29.03.2012]

Nummer 2:



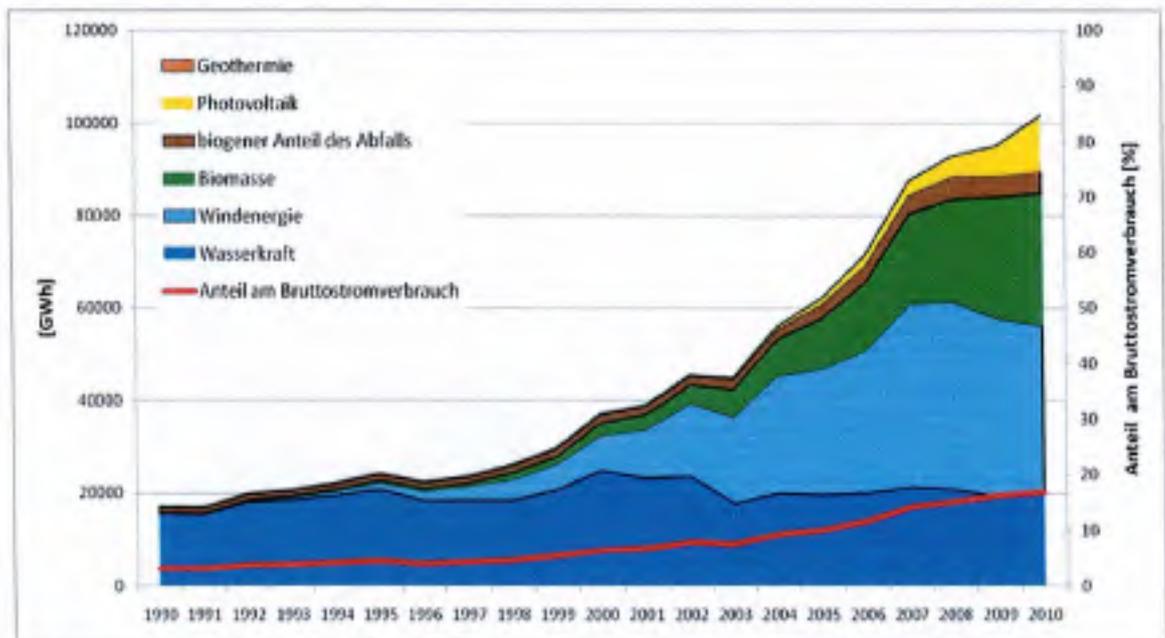
Quelle: Mossig, I. / Fornahl, D. (2011): Der Strukturwandel in Norddeutschland am Beispiel der Entstehung des Offshore-Windenergie-Clusters. Folie 9. URL: http://www.iaw.uni-bremen.de/ccm/cms-service/stream/asset/?asset_id=954002 [Stand: 29.03.2012]

Nummer 3:



Quelle: Mossig, I. / Fornahl, D. (2011): Der Strukturwandel in Norddeutschland am Beispiel der Entstehung des Offshore-Windenergie-Clusters. Folie 4. URL: http://www.iaw.uni-bremen.de/ccm/cms-service/stream/asset/?asset_id=954002 [Stand: 29.03.2012]

Nummer 4:



4) NÄHERES ZUR TECHNIK DES SCHIFFBAUS **(NIETEN UND SCHWEIßEN)**

Quelle: Bolinius, Erich: Nordseewerke – Vom ersten bis zum letzten Schiff. Meine Erinnerungen an die Wertzeit. Emden: A. Bretzler, 2011.

Nieter, Bohrer, Stemmer

Die Nieter, Bohrer und Stemmer waren eine festgefügte Gemeinschaft auf der Werft. An Bord tat man gut daran, nicht in die Flugbahn der rotglühenden Niete, die zwischen Warmmachern und Fängern bestand, zu geraten. Rücksicht war bei der Akkordarbeit damals ein Fremdwort.

Die wohl älteste Verbindungstechnik ist das Vernieten mit Vollnieten. Die Ursprünge des Nietens mit Vollnieten lassen sich bis in die Bronzezeit zurückverfolgen.



Zwei Vollniete

(Die Mehrzahl von Niete ist nicht Niete, sondern Niets, ich bleibe jedoch bei Niete)

Nieter stellen Verbindungen zweier Bauteile mittels Niete (Vollnieten, Stanznieten, Blindnieten) her. Der Beruf wurde mit Verordnung vom 23. Dezember 1968 als anerkannter Lehrberuf aufgehoben.

In meiner Lehrzeit hörte man das Hämmern der Nieter und Stemmer auf der ganzen Werft, ja sogar bis in die Stadt hinein. Die Bauteile der Schiffe wurden noch genietet. Das war für die Arbeiter eine sehr schwere Arbeit. In die zu verbindenden Bauteile müssen Bohrungen eingebracht werden, die einen etwas größeren Durchmesser als die Niete haben. Die Bohrungen wurden von den Arbeitern, die sich „Bohrer“ nannten, gemacht. Die Niete werden durch die Bauteile hindurch geschoben, so dass der eigentliche Niet über diese Bauteile hinaus steht. Anschließend wird das überstehende Ende des Niets durch Bearbeiten mit dem Hammer zu einem Kopf (genannt *Schließkopf*) geformt, der die Bauteile sicher

verbindet. Der dem Schließkopf gegenüber liegende Teil des Niets heißt *Setzkopf*, der Teil dazwischen *Nietschaft*.

Klaus W. Berthold erzählte mir folgende kleine Begebenheit:

Während meiner Ausbildung musste ich auch die Bordmontage durchlaufen. Meinen Spind hatte ich im großen Aufenthaltsraum mitten zwischen den Schiffbauern und Nietern. Es verging fast keine Mittagspause in dem nicht einer der Nietern auf den Tisch sprang und eine flammende Rede gegen den Kapitalismus und für die Solidarität der Werktätigen sowie die Begründung für eine Lohnerhöhung lieferte.

Mir gegenüber saß ein gerade ausgebildeter Schiffbauer. Eines Tages kam von ihm die Frage: „Van wor büst du dann?“ „So, van Auerk. Un wor büst du geboren?“ „Wat, in Dresden? Harrijasses, dann büst du ok een van de oll Flüchtlings, und ik hebb docht, du büst een van uns.“



Nieter

Vier ehemalige Mitarbeiter der Emdener Nordseewerke haben an mehreren Sonntagen im Juli und August 2011, in der Sonderausstellung „Schiffahrt in Emden – die letzten 100 Jahre“ in den Pelzerhäusern, über ihren früheren Arbeitsalltag berichtet. Sie beantworteten Ausstellungsbesuchern Fragen zum Schiffbau, zu den Emdener Werften und speziell zum Handwerk des *Nietens*. Dabei ist auch der langjährige Betriebsratsvorsitzende der Werft, Fritz Niemeier. Er wurde be-