gleitet von Bernhard Meyer, Sprecher der Arbeitsgruppe Geschichtswerkstatt/ Werften, sowie von Berend Buss und Albert Dirks. Die Ausstellung beschäftigte sich nicht nur mit den Nordseewerken, sondern auch mit der Cassens-Werft und der Werft Schulte & Bruns (Firmenbestandteil der Reederei S&B). Der Eintritt war frei.

Neben den Nietern und Bohrern gab es noch die Stemmer, die die Nieten "rund" machten.

Nieten bieten gegenüber Schrauben den Vorteil, dass in keines der Bauteile ein Gewinde eingebracht werden muss. Der Nachteil jedoch ist, dass die Verbindung nicht zerstörungsfrei zu lösen ist. Die großen Platten für die Außenhaut, die an allen 4 Seiten mit anderen Platten zusammengenietet wurden, waren ringsherum zweireihig für das Zusammennieten vorgebohrt. An jeweils einer Seite waren die Platten leicht eingeknickt, damit die Anschlussplatte eingelegt werden konnte. Hierdurch erhält die Gesamtfläche eine einheitliche und beinnahe glatte Fläche.

Ich erinnere mich an August Kielmann, er war Vorarbeiter in den Nieterei.



Schweißer

Unter Schweißen versteht man (gemäß EN 14610 und DIN 1910100) das unlösbare Verbinden von Bauteilen unter Anwendung von Wärme oder Druck, mit oder ohne Schweißzusatzwerkstoffen. Dabei werden beim Schmelzschweißen die Grundwerkstoffe bis zur Verflüssigung erhitzt und so nach deren Erkaltung verbunden.

Schweißer montieren bzw. verbinden also Anlagen- und Konstruktionsbauteile unter Verwendung unterschiedlicher Schweißverfahren.

Schweißer im Einsatz

Es gibt viele Arten des Schweißens. Ich kann mich am besten an das Gasschmelzschweißen mit der Sauerstoff-Azetylen-Flamme erinnern. Hierbei wird das Metall durch Verbrennungsgase, in der Regel eines Azetylen-Sauerstoff-Gemisches, erhitzt. Die Temperatur der Flamme beträgt dabei etwa 3200 °C. In der Regel wird ein Schweißdraht als Zusatzwerkstoff verwendet. Die Gasflamme schirmt das Schweißbad gegenüber der umgebenden Atmosphäre ab und verhindert die Oxidation des Metalls. Daher eignet sich das Gasschmelzverfahren sowohl für Schweißarbeiten im Werk als auch auf der Baustelle. Je nach Art der Zusatzdrahtführung unterscheidet man das "Nach-Links-Schweißen" bei dem der Draht in Schweißrichtung vor dem Schmelzbad geführt wird oder dem "Nach-Rechts-Schweißen" bei dem die Flamme vor dem Draht geführt wird.

Bereits in den 1930er Jahren wurden die ersten Schweißarbeiten auf den Nordseewerken durchgeführt.

Erste Schweißerinnen auf der Werft

Anfang der 1960er Jahren und auch später mangelte es an Schweißern auf der Werft. Gastarbeiter wurden angeworben (siehe hierzu das gesonderte Kapitel). Zusammen mit dem Arbeitsamt wurde im Jahr 1961 eine Qualifizierungsmaßnahme von den Nordseewerken für Frauen als Schweißerinnen durchgeführt. Mit Erfolg. Erstmalig wurden auch Frauen als Schweißerin eingestellt. Rena Bekker, geb. Knoop, wohnhaft in Hilmarsum, und Hanna Evers, die 1961 eingestellt wurden, gehörten zu den ersten weiblichen Schweißerinnen auf der Werft. An zwei Frauen, mit Namen "Lilli" Backer (später Fußpflegerin) und Süßen, die auch als Schweißerin tätig waren, kann sich Rena Bekker, heute 81-jährig, noch gut erinnern. Sie selbst übte diesen Beruf einige Jahre mit großer Freude aus, wie sie mir sagte. Nach Feierabend belegte sie Stenografie- und Schreibmaschinenkurse, um sich fortzubilden. Sie wechselte nach Abschluss dieser Kurse in die Abteilung "Betriebliche Kalkulation", die im Zwischenbau untergebracht war, wo sie für die Herren Hohmann, Thies, Gravunder und Martin Oelrichs arbeitete. Im Jahr 1967 verließ sie die Werft und wechselte zu den Erdölwerken Frisia, Emden.

5)DIE DIVERSIFIKATION DER NORDSEEWERKE

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

Bau von Mopeds (Motorfahrräder)

Im Jahr 1953, als die Motorisierung auch die nicht so betuchten Bürger erreichte und Mopeds gebaut werden durften, versuchte man, Mopeds*) auf
der Werft zu bauen. Der Konstrukteur Engel war für die Entwicklung und
Bau von Prototypen zuständig. In der Stadt Emden wurden Fahrräder und
von auswärtigen Firmen Motoren in großer Stückzahl eingekauft. Die beiden
Maschinenschlosser Heinrich (Hein) Grützke und Mimke Nörder wurden für
die Fertigung der ersten Mopeds abgestellt. Auf dem Fahrzeugmarkt konnte
man jedoch nicht Fuß fassen und so kam man über den Bau von einigen Prototypen nicht hinaus. Meine Vettern im Maschinenbau haben mir von diesem
Verkaufsflop berichtet.

*) Am 1. Januar 1953 wurde erstmals das "Fahrrad mit Hilfsmotor" gesetzlich definiert als Zweirad mit maximal 50 cm³ Hubraum und maximal 33 kg Gewicht. Des Weiteren wurden Tretkurbelradius und eine Mindestgröße der Räder festgelegt. Um nicht auf der wenig verkaufsfördernden Bezeichnung "Hilfsmotor" festzusitzen, wurde unter den Herstellern 1953 (es durften aber auch Privatpersonen teilnehmen) ein Wettbewerb um einen neuen Nomen für diese Fahrzeugklasse ausgeschrieben. Auf der IFMA 1953 wurde der Gewinnername dann vorgestellt: der Begriff Moped, zusammengefügt aus den Wörtern "Motorrad" und "Pedale", war geboren (Einsender des Vorschlages war die Firma ILO). Die Begriffe "Mofa" und "Moped" waren zu dieser Zeit also praktisch identisch.

Im Jahr 1981 ging dieser Bereich in die Hauptabteilung "Maschinen- und Anlagenbau" (TMA) über, die vom 1.4.1981 bis zum 30.9.1985 von Dr. Klaus
Bretschneider geleitet wurde. TMA mit den Abteilungen Maschinenbau (Ewald
Bleeker) und Anlagenbau (Ludwig Hölting) war gegründet worden mit der Zielsetzung der Diversifikation des Fabrikateprogramms der Werft im nichtmaritimen
Bereich. Die Dipl.-Ingenieure Bleeker und Hölting hatten mit vielen neuen Entwicklungen den Weg dazu bereitet. Der Beschäftigungseinbruch auf der Werft
führte zu dieser Notwendigkeit, Unter Diversifikation werden die Erweiterung
des Produkteprogramms eines Unternehmens und die Erschließung und Durchdringung neuer Märkte verstanden.

Diversifikation

Zu den schiffbauverwandten Aktivitäten im Maschinenbau der Nordseewerke zählten Fertigungen von Schiffs- und Offshore-Winden sowie von Schiffskränen. Im schiffbauverwandten Anlagenbau wurden Entwicklungen schwimmender und verschwimmbarer Prozessanlagen und Energieanlagen sowie Produktionen im Stahlwasserbau und in der Meerestechnik verfolgt. Im schiffbaufremden Anlagenbau sollten stationäre Prozess- und Energieanlagen, Fabrikanlagen, Gas- und Chemikalientanks, Stahlhochbauten sowie Anlagen der Biotechnologie angeboten werden. Verschiedene Aufträge dieser Art wurden realisiert.

So wurden Entgratmaschinen für die Automobilindustrie konstruiert und gefertigt. Maschinen dieser Art wurden in der Bundesrepublik Deutschland aufgestellt sowie nach Österreich, Brasilien und Australien geliefert. Im Jahr 1983 erhielt die UdSSR eine Zylinderkopf-Entgratmaschine. Ebenfalls im Jahr 1983 wurden Stahlbehälter mit einem Durchmesser von 7 m und einer Länge bis zu 17 m für den Flüssiggas-Terminal Emden gebaut. Mit der Referenz dieses Diversifikationsschrittes im Großbehälterbau konnte sodann ein Anschlussauftrag für einen Behälter mit einer Länge von 74,4 und einem Durchmesser von 6,10 m gebucht werden. Des Weiteren wurde aufgrund der Erfahrungen im Stahlbau und Maschinenbau für die Diversifikation eine Kompostierungstrommel als zentrale Komponente eines Kompostwerkes hergestellt. Die Länge der Trommel betrug 26 m, der Durchmesser 4,5 m und ihr Gewicht rd. 100 t.

Die Projektmanagement-Methoden wurden auch in der Akquisitionsphase des Vorhabens der Emsuntertunnelung bei Nüttermoor in der Nähe von Leer angewendet. Das Entwicklungskonzept sah vor, die Stromstrecke des Autobahnwerkes mit einer Länge von 640 m nicht in der vom Bauherm ausgeschriebenen Betonbauweise, sondern als Stahlkonstruktion auszuführen. Dazu sollten vier Tunnelelemente von je 160 m Länge in Emden gefertigt und auf der Ems zu der 30 km entfernten Absenkstelle versehwommen werden. Trotz technischer Vorteile des Sonderangebotes sowie der im Realisierungsfall erwarteten nachhaltigen Beschäftigungseffekte und Diversifikationsimpulse ging der Auftrag Anfang 1984 an den ausländischen Wettbewerber, von dem eine preisgünstigere Offerte für den konventionellen Betontunnel eingereicht worden war.

MEDA (Meerwasserentsalzungsanlage)

Das größte Projekt der Diversifikation war die Meerwasserentsalzungsanlage (MEDA), die in einer Arbeitsgemeinschaft mit einem Ingenieurunternehmen unter Förderung durch den BMFT gebaut wurde. Das Entwicklungskonzept war darauf abgestellt, mit Anlagen des Typs der MEDA den Wasserbedarf in Trockenzonen durch Wechsel des Einsatzortes weitflächig zu decken. Der prozesstechnische Anlagenteil der MEDA war durch die Kombination der thermischen Entsalzungsverfahren Brüdenkompression (Brüdenkompression ist eine Konstruktionsart zur Beheizung und Kühlung einer Destillationskolonne) oder eines Verdampfers, Vertikalrohrverdampfung und Mehrstufenentspannungsverdampfung gekennzeichnet. Die Anlage erzeugte je Tag nominal 5000 cbm Destillat bei einem gegenüber herkömmlichen thermischen Entsalzungsanlagen um den Faktor 3 höheren Leistungsverhältnis. Während eines mehrwöchigen Probebetriebes im Hafen von Helgoland wurde Wasser in das Versorgungsnetz der Insel eingespeist. Nachdem zunächst vorgesehen war, die MEDA bei einer Demonstrationsreise Interessenten im Ausland vorzuführen, ging es nach Abschluss der Erprobung darum, die Anlage ab Werk zu vermieten oder zu verkaufen. Als Haupthindernis erwies sich dabei, dass Kunden Objekte dieser Größenordnung und Komplexität im Regelfall international ausschreiben, um unter vergleichbaren Offerten das für sie giinstigste Angebot auswählen können. MEDA war dagegen ohne konkrete Kundenanfrage in Einschätzung eines anonymen Bedarfs sowie nach eigener Spezifikation der Arbeitsgemeinschaft geplant und gebaut worden. Das war ein gravierender Fehler.

Die Firma INKON Anlagentechnik GmbH aus Bad Homburg, mit der die Nordseewerke einen Kooperationsvertrag geschlossen hatten, war für die Entsalzung zuständig. Die Firma hatte große Erfahrungen bei dem Bau von Meerwasserentsalzungsanlagen. Sie baute gerade zu der Zeit eine Meerwasseranlage in Zwitina in Libyen, 180 km von Bengasi entfernt. Die Firma Adalbert Janssen GmbH aus Emden hat die Anlage in Zwitina mit 7 Mitarbeitern in einer Zeit von 1,5 Jahren fertig gestrahlt und konserviert.

Zuständig für die Anlagen in der Firma INKON war der ehemalige Mitarbeiter der Nordseewerke, der Grieche Lessiotis, "der Mann mit der Pfeife", wie man ihn in Emden nannte. INKON hatte alle damals bekannten Methoden der Entsalzung in dieser einen (!) Anlage kombiniert. Das ging schief. Die Nordseewerke hatten damals erklärt, sich nicht um die Technik der Entsalzung zu kümmern, da dafür keine Erfahrung vorlag, so sagte mir kürzlich Klaus W. Berthold, der damals Kommissionsführer des Auftrages war.

Der Fehler hätte darin bestanden, dass die Firma INKON die mehrstufigen Entspannungsverdampfer, wobei jede Stufe einen anderen Druck haben sollte, unten mit einer großen Wanne verbunden hätte. Die Folge sei gewesen, dass sich der Druck in den einzelnen Stufen ausglich. Die Ingenieure der Nordseewerke hätten das später von einer externen Firma nachrechnen lassen. Eine spätere Änderung sei jedoch aus Kostengründen unterblieben. Deshalb habe die Anlage die prognostizierte Menge Frischwasser nie erreicht. Die Firma INCON meldete später Insolvenz an. Dr. Segerath hat die Werft auf einer Gläubigerversammlung in Bremen vertreten. Es war aber bei der Firma nichts mehr zu holen.



Frau Ilse Boelsen, eine sehr hübsche Geschäftsfrau aus Hamburg, war für ein monatliches Honorar von 3.800,00 DM für die damalige Emder Kunststofffirma PPT, insbesondere in Afrika, tätig. So holte Frau Boelsen den Scheich Abd elAsis (ob der Name richtig geschrieben ist, ist nicht klar) zu Verkaufsverhandlungen nach Emden. Dieser kam mit einem 600er Mercedes Pullman mit goldenem Lenkrad und vergoldeten Radkappen vorgefahren.

Bei einem Gespräch im Hause PPT wurde auch erwähnt, dass bei den Nordseewerken eine funktionsfähige, schwimmende Meerwasserentsalzungsanlage zum Verkauf liegen würde. Der Scheich zeigte großes Interesse und wollte die Anlage, wenn möglich, sofort besichtigen.

Der Kontakt wurde von dem ehemaligen Nordseewerker Siegmund van Grieken, der damals bei der Schwesterfirma von PPT – Adalbert Janssen GmbH – angestellt war, zu den Nordseewerken hergestellt. Herr George von Knoop tat sich zunächst etwas schwer, eine Entscheidung, wann ein Gespräch stattfinden sollte und konnte, zu treffen. Aber letzten Endes einigte man sich, das Gespräch kurzfristig auf der Werft stattfinden zu lassen. Das Gespräch verlief zunächst schleppend und keiner konnte dem Scheich so richtige Antworten auf seine vielen Fragen geben. Erst als der der technische Geschäftsführer Manfred Volger dazu kam, und der sich sofort mit dem Scheich verstand – die Chemie zwischen den beiden stimmte auf Anhieb – kam Bewegung in das erste Verhandlungsgespräch. Die Meda wurde besichtigt. Anschließend kam es zur Preisverhandlung. Manfred Volger hatte die Verhandlungsrunde verlassen und die Verhandlungsführung an George von Knoop abgegeben. Anscheinend wollte von Knoop die MEDA nicht an den Scheich verkaufen und nannte dem Scheich eine so schwindelerregende Summe, dass der Scheich kein Interesse mehr zeigte.

Einige Zeit später habe ich zusammen mit Frau Boelsen und Herrn van Grieken

mit einem potenziellen Käufer die MEDA noch einmal besichtigt. Aber letzten Endes ist auch dieser Verkauf gescheitert.

Die Anlage wurde in vielen Ländern angeboten. So reiste Dr. Bretschneider nach Kuwait und Marokko. Auch mit dem Iran wurde verhandelt.

Zwar kamen später immer wieder Interessenten, aber letztendlich ist die MEDA – wenn ich mich recht erinnere – verschrottet worden. Eine große Chance, die MEDA zumindest zu Selbstkosten an den Scheich zu verkaufen, wurde meines Erachtens damals leichtfertig vertan.

Die MEDA konnte nicht auf dem Markt abgesetzt werden. Jahrelang hat sie am Werftkai gelegen.

Die Hauptabteilung "Maschinen- und Anlagenbau" wurde nach einigen Jahren aufgelöst.

Die Abteilung "Verkauf-Schiffsreparatur" war im Zwischenbau untergebracht. Kaufmännische Lehrlinge wurden, soweit ich mich erinnern kann, dort nicht ausgebildet. Wer zu meiner Lehrzeit dort der Leiter war, ist mir nicht mehr bekannt. Später war Kapitän Joachim Haag der Leiter. Haag war ein Kap Hoornier, der auf einem Fracht-Segelschiff, das nicht mit einem Motor oder Hilfsmotor ausgerüstet ist, das berüchtigte Kap Hoorn umrundete hatte. Einige Jahre, von 1976 bis 1979, war Kapitän Manfred Lauterjung Chef der Reparaturabteilung. Er gründete anschließend seine eigene Reederei. Danach hat Johann Ennen, ein gebürtiger Norderneyer, und danach Bernhard Djuren aus Emden die Abteilung als Leiter, bis zu seinem Ausscheiden im Jahr 2009, übernommen.

Uwe Heins aus Emden schickte mir die nachfolgende Geschichte aus den 1960er Jahren,

Ölige Arbeiten auf einem Reparaturschiff

Am Kai der Nordseewerke hatte ein Tanker festgemacht. Ohne Ladung. Es sollten einige neue Querschotten in den Laderäumen erneuert werden, und hierzu mussten die Stärken der Querschotten in allen Tanks ermittelt werden. Woher man wusste, dass mein Arbeitskollege und ich die wahrlich Einzigen waren, die eine so "verantwortungsvolle" Aufgabe durchführen konnten, kann ich heute nicht mehr sagen, erst viel später kam uns beiden die Erleuchtung. Wir wurden kurz vom zuständigen Reparaturingenieur eingewiesen und los ging es. Ausgerüstet mit neuem Arbeitsanzug und sauberen Arbeitshandschuhen, einem Klappblock und Kugelschreiber sowie einem Plan, in dem die Bezeichnungen aller zu kontrollierenden Tanks verzeichnet waren sowie einem handgroßen Messgerät machten wir uns am nächsten Morgen auf den Weg. Nicht vergessen hatten wir natürlich, unsere Arbeitskollegen über diesen

Jubilarfeier 2001 – "Schiffbau wird immer schwieriger" Die Emder Zeitung berichtet am 17. Dezember 2001: "Schiffbau wird immer schwieriger"

Klare Worte vom Vorsitzenden der Geschäftsführung und vom Betriebsratschef bei der TNSW-Jubilarfeier

Von EZ-Redakteur PETER INTELMANN

Vor 45 Jahren waren auf der Werft noch 4.760 Menschen beschäftig, zählen die Thyssen Nordseewerke (TNSW) insgesamt noch 1471 Mitare ter, und die Zeiten dürften nicht eben rosiger werden. "Der Schiffbau wird immer tougher und schwieriger, glauben Sie mir das", sagte Werftchef Heinz Ratzmann am Freitag während der TNSW-Jubilarfeier im "Lindenhof". "Wir haben zu viele Werften auf der Welt, das ist das Problem. Und Korea zum Beispiel ist auch schon seit 30 Jahren im Geschäft, und das Know-how ist ebenfalls vorhanden. Die Schiffe aus Fernost sind auch gut, und sie sind billig."

Von daher sei der am Donnerstag in Koblenz unterzeichnete Vertrag über die Lieferung von fünf Korvetten für die Bundesmarine ein wichtiger Schritt für die Nordseewerke, auch wenn der Preis "nicht zum Schreien" sei. "Der ist anspruchsvoll, da werden wir uns ganz schön in die Riemen legen müssen." Wie berichtet hat TNSW im Konsortium mit Blohm + Voss (Hamburg) und der Bremer Lürssen-Werft am Donnerstag den Bau von fünf Korvetten des Typs K 130 unter Dach und Fach gebracht. Der Auftragswert beträgt 1,72 Milliarden Mark, jeweils zwei Schiffe entfallen auf Blohm + Voss sowie Lürssen, eines auf Thyssen. Abgeliefert werden soll 2007 und 2008.

Es sei "eine lange Schlacht" um die Korvette gewesen, sagte Ratzmann, und es habe am Donnerstag zunächst auch so ausgesehen, als sollte die Entscheidung wieder verschoben werden. Als dann aber zwischen 17 und 18.00 Uhr das Okay des Haushaltsausschusses aus Berlin kam und sie gefragt wurden, ob sie vor der Unterzeichnung noch etwas essen wollten, da haben sie gesagt: "Nee, nee, lasst uns das mal lieber erst unterschreiben."

"2001 ist wieder kein einfaches Jahr gewesen", sagte Betriebsratschef Fritz Niemeier. Die Situation im Konzern, im nationalen und internationalen Schiffbau sowie die Verflechtungsabsichten von Babcock und Thyssen hätten zu schaffen gemacht. "Aber wir als Nordseewerker haben uns in allen Situationen gut geschlagen. Das war eine hervorragende Mannschaftsleistung."

Alles, was abgeliefert wurde, habe sich sehen lassen können. "Wir sind in diesem Jahr mit die Ergebnisträger im Konzern, und vor zwei Jahren wollte man uns noch verschleudern. TNSW zählt heute zu den am besten ausgelasteten Werften in Deutschland, das reicht teilweise bis ins Jahr 2005. Wer kann das schon vorweisen?" Dieses Gemeinschaftsprojekt, das den Werftmitarbeitern ermöglichte im Jahr 1959 Häuser für 50 Familien bezugsfertig zu bekommen, hat das Zusammengehörigkeitsgefühl bis zum heutigen Tag geprägt.

"Wir feiern zusammen Straßenfeste wie Erntedankfest und andere Anlässe, wobes in den einzelnen Garagen jeweils Theken, Musikanlagen und Buffets aufgebaut werden. Die Kinder haben früher zusammen gespielt und, wie ich sehon als Junge, die Borssumer Westerburgschule besucht, nach der vierten Klasse zur weiterführenden Osterburgschule gewechselt und später ihre eigenen Kinder in unseren Kreis gebracht. Freud und Leid haben wir immer miteinander geteilt", so erzählte der 78-jährige gelernte Tischler Heinz Poelmeyer kürzlich, der seit über 50 Jahren in der Hans-Böckler-Allee wohnt, und der 35 Jahre als Kupferschmied auf den Nordseewerken gearbeitet hat.

Folgende 50 Mitarbeiter der Werft bauten sich in der Hans-Böckler-Allee ein Haus. Die Häuser wurde 1959 bezugsfertig.

Hinderk Arends, Adrianus van de Berg, Gerhard Bauersfeld, Rudolf Bernhauer, Arnold Docter, Siemen Debelts, Willi Fox, Okko Friesenborg, Albert Garbe, Jan Gerjets, Helmut Gudansuki, Georg Haake, Herbert Haase, Gerhard Hahn, Gerhard Harms, Andreas Heyer, Johann Henning, Richard Holz, Christof Hohnefeld, Egon Jänicke, Karl Jelting, Paul Kuhn, Wolfgang Grammel, Piet Kerklaan, Hans Kruithoff, Franz Lasmanowitz, Heinz Loge, Hermann Müller, Karl Nanninga, Anton Nörtker, Hans Pepelinski, Heinz Poelmeyer, Janosch Schauer, Wilhelm Schmidt, Dieter Schröder, Heinz Sterzel, Karl Streuter, Hamanus Stomberg, Gerd Stübich, Fenko Tönjes, Johann Trump, Hans Ulbricht, Hermann Vollstedt, Walter Wagner, Heinz Walden, Edmund Wimmer, Herbert Zeiler, Gerhard Zilm

Fertighausbau

In den 1960er Jahre wurde mit der Produktion von Fertighäusern auf der Werft begonnen. Fertighaus bedeutet, dass das Haus nicht vor Ort gebaut wurde, sondern bei uns auf der Werft vorgefertigt wurde. Die Geschäftsführung versprach sich davon ein neues Standbein. Bis die Produktion beginnen konnte, ging viel Zeit ins Land und es entstanden große Kosten. Ein Musterfertighaus wurde neben dem Bunker gebaut und von Mitarbeitern bezogen. Ich habe in der Zeit ab 1968, als ich in der Abteilung Organisation tätig war, dort auch rund 2 Jahre gearbeitet. Das Haus wurde vor einigen Jahren abgerissen.

Die Vorteile der Bauweise eines Fertighauses gegenüber konventionellem Bauen, die die Werft sah, sind der schnelle Bauverlauf, die Präzision bei der Herstellung und eine bessere Kostenkontrolle. Dadurch, dass das Haus schnell aufgebaut wird, kann nur wenig Feuchtigkeit in den Bau eindringen. Außerdem werden so Lohnkosten gespart, die in Deutschland der wesentliche Kostenfaktor beim Bau-

en sind. Die Fertighäuser sind meist auch preiswerter, als Häuser aus Massivbauweise. Ein weiterer Vorteil ist die bessere Raumausnutzung durch dünnere Wände als bei einem Massivhaus bei gleicher oder besserer Wärmedämmung.

Es wurden sowohl in Emden als auch in ganz Deutschland zahlreiche Fertighäuser von der Werft aus eigener Produktion aufgestellt. Insgesamt war diese Diversifikation ein Verlustgeschäft. Ein Beispiel: Wir in der Kostenrechnung analysierten jeden einzelnen Auftrag. Beispielsweise musste Kurt Frerichs, der im Mai 1969 in unserer Abteilung angefangen hatte, bei seiner ersten Ergebnisanalyse feststellen, dass bei einem gelieferten schlüsselfertigen Jagdhaus im Spessart, erstellt für eine Führungskraft aus dem Thyssen-Konzern dass die Kosten für Fundamente so hoch waren, wie der gesamte Erlös. Man hatte bei dem Angebot nicht daran gedacht, dass das Haus an einem Hang aufgestellt werden musste.

Es gab auch viele Reklamationen der Käufer. Nach einigen Jahren wurde die Produktion eingestellt.

Für den Vertrieb der Fertighäuser waren von Anfang an Gretchen und Werner H. Janssen zuständig, die in der Abteilung Verkauf angestellt waren. Die beiden kauften – nach ihrem Ausscheiden auf der Werft – später auf der Insel Langeoog das 1928 erstellte Hotel "Upstalsboom" und eröffneten dieses im Mai 2007. Das war der Auftakt für die heute bestehende Hotel- und Ferienhauskette "Upstalsboom" mit Sitz in Emden. Werner H. Janssen kam im Mai 2007 bei einem Flugzeugabsturz, in der Nähe der holländischen Nordseeinsel Texel, er erlitt einen Herzinfarkt, im Alter von 64 Jahren ums Leben.

Tankerreinigungsanlage

Im Jahr 1962 bauten die Nordseewerke auf dem Gelände des Landes Niedersachsen, auf der sogenannten Teufelsinsel, eine hochmoderne Tankerreininungsanla-

ge. Durch den verstärkten Anlauf von Tankern im Emder Hafen, aufgrund der Gründung der Erdölwerke Frisia, versprach die Werft sich eine gute Auslastung und Rendite. In den Anfangsjahren wurden diese Erwartungen erfüllt. Später jedoch, als immer weniger und gar keine Tanker mehr den Emder Hafen anliefen, wurde es ein Verlustgeschäft. Im Jahr 1986 wurde die Anlage stillgelegt. Danach übernahm die Firma Adalbert Janssen die Anlage, die sie im Jahr 2006 an Niedersachsen Ports zurückgab.



Teufelsinsel

Gründung von drei Firmen auf dem Werksgelände

Fahrzeugtechnik

Aufgrund allgemeiner Diversifikationsbemühungen, um die einseitige Abhängigkeit vom Schiffbau einzugrenzen, nahm die Werft Anfang der sechziger Jahre
neben dem Fertighausbau auch die Instandsetzung und Wartung von Lastwagen
in ihr Fertigungsprogramm auf. Als Vertragspartner und Stützpunkt für Fahrzeuge, der Hanomag Henschel AG in Ostfriesland, wurden durch die Nordseewerke
Henschel-Lastwagen in einer Halle des Werftbetriebes repariert und gewartet.
Hierbei ist zu erwähnen, dass die Hanomag Henschel AG wie die Nordseewerke
zum damaligen Rheinstahl-Konzern gehörten.

Durch baldige Ausdehnung der Instandsetzungsaktivitäten auf Fahrzeuge und Geräte von regional ansässigen Bundeswehreinheiten, insbesondere der Luftwaffe und Marine, wurde bereits nach kurzer Zeit eine Umsiedlung der Fahrzeugtechnik vom Werftbetrieb zum heutigen Standort an der Trogstrecke erforderlich.



Als herausragendes Instandsetzungsprogramm jener Zeit ist neben dem Raketentransporter "Loader" der Luftwaffe insbesondere die Instandsetzung von überdimensionierten Amphibienfahrzeugen der Marine amerikanischer Herkunft, den sogenannten "Larc V" hervorzuheben. Bei ihren Erprobungsfahrten an die Knock prägten diese Fahrzeuge damals das Verkehrsbild der Stadt Emden.

LARC V

Als Männer der ersten Stunde sind als damaliger Leiter der Fahrzeugtechnik Hermann Herkenhoff und sein Meister Harm Frerichs zu nennen, die später durch den technischen Leiter Dr. Bernhard Wübbels, Betriebsleiter Karl-Heinz Horst und Uwe Lampadius in der Gesamtleitung abgelöst wurden.

Von besonderer Bedeutung für die weitere Entwicklung der Fahrzeugtechnik erwies sich ein Auftrag für die Instandsetzung und Umrüstung aller bei der Bundeswehr im Einsatz befindlichen Tankwagen und Tankgeräte. Als wenig beachteter Außenseiter konnte die Werft diesen öffentlich ausgeschriebenen Auftrag mit einer erheblichen Ausdehnung der Beschäftigungsmöglichkeiten, als Erbe der in Insolvenz geratenen Lutherwerke in Braunschweig, gegen nationalen Wettbewerb zum Jahreswechsel 1978/79 gewinnen.





Ort und Gelände der Fahrzeugtechnik

Das Tankwagengeschäft ist bis heute ein fester Programmbestandteil der Fahrzeugtechnik und fand einen vorläufigen Höhepunkt im Jahre 2006, als nach längerer Projektzeit der Auftrag für den Bau von ca. 70 neuen Flugfeldtankwagen gebucht werden konnte. Dieser Auftrag konnte in Kooperation mit der Firma, die handelsübliche Tankfahrzeuge herstellt, zwischenzeitlich zur Zufriedenheit des Kunden Bundeswehr abgewickelt werden.

Einen weiteren Aufschwung nahm die Fahrzeugtechnik, die zwischenzeitlich von Insidern des Werftbetriebes gönnerhaft bereits als "Werk 2" tituliert
wurde, im Jahre 1986. Nach erforderlicher Qualifizierung und Benennung als
geeignet beurteilten deutschen Bewerber für eine Teilnahme an einer NATOAusschreibung durch den Führungsstab der Luftwaffe, gelang es, gegen zahlreiche nationale und internationale europäische Konkurrenz den Auftrag für die
Instandsetzung von Aggregaten und Komponenten des Hawk-Waffensystems für
den Nordbereich der Nato in Europa zu gewinnen.

Bei diesem Auftrag, dessen Abwicklung eine erhebliche Personalaufstockung und umfangreiche Investitionen, insbesondere für die benötigte Erweiterung der Hallenkapazität erforderte, wurden umfangreiche Revisionsarbeiten der unterschiedlichen Aggregate und Komponenten des Hawk-Waffensystems durchgeführt.



HAWK-Waffensystem

Zusätzlich wurde in Zusammenarbeit mit der Wehrtechniksparte der Porsche AG in Stuttgart, als Unterauftragnehmer der Fahrzeugtechnik, ein weitgehend neuer Raketentransporter des Waffensystems unter Verwendung von Komponenten des ursprünglichen Fahrzeuges, hergestellt.

Zunächst wurden größere Stückzahlen dieser modifizierten Fahrzeuge für die deutsche Luftwaffe und die zuständigen Teilstreitkräfte anderer Natoländer in Europa gefertigt.

Aufgrund positiver Erprobungsergebnisse des Fahrzeuges während einer Nato-Übung in der Türkei und des Austausches des ursprünglichen Benzinmotors gegen ein Dieselaggregat, haben anschließend auch die USA, vertreten durch ihre Teilstreitkräfte US-Army und US-Marines, ohne Forderung nach entsprechender sonst allgemein üblicher Kompensationsgeschäfte, unmittelbares Interesse an dem modifizierten Fahrzeug bekundet. Nach jeweiliger Umrüstung eines Prototyps für die Army und die Marines unter der technischen Leitung der Fahrzeugtechnik in Amerika und der erfolgreichen Erprobung, haben die USA für ihre zwei Teilstreitkräfte bei der Fahrzeugtechnik über ca. 150 sogenannte "Kits" bestellt, die für die Herstellung des modifizierten Raketentransporter alle benötigten Teile enthielten.

Die Hawk Aktivitäten leisteten bis zum Jahre 2004/2005, als das Waffensystem durch die Luftwaffe ausgesondert und an befreundete Drittländer verkauft wurde, einen nicht unwesentlichen, wenn auch im Zeitablauf abnehmenden Beitrag zur Kapazitätsauslastung der Fahrzeugtechnik.

Durch eine über alle Jahre parallel zu obigen Programmen konsequent verfolgte kontinuierliche Erweiterung des übrigen Instandsetzungsprogramms der Fahrzeugtechnik, insbesondere für die Bundeswehr, konnten ungeachtet ständiger Personalaufstockung beschäftigungsabhängige Entlassungen in der Fahrzeugtechnik seit der Gründung vermieden werden. So setzt die Fahrzeugtechnik heute, zusätzlich zu den genannten Fahrzeugen und Aggregaten, unter anderem alle bei der Bundeswehr im Einsatz befindlichen handelsüblichen, teilmilitarisierten

oder militarisierten Lastwagen unterschiedlicher Fabrikate instand. Dies sind ABC-Sonderfahrzeuge, vom Typ "Husky" (in der Bundeswehr wird das Geländetransportfahrzeug Bv206D seit 1984 eingesetzt und führt ab dem 23. November 1993, auf einen Vorschlag des Divisionskommandos der 1. Luftlandedivision den Beinamen "Husky) als universelles Kettentransportfahrzeug schwedischer Herkunft gleichermaßen einsetzbar im Gebirge wie auch im Watt. Außerdem werden Bodendienstgeräte und Transportmittel für die Luftwaffe sowie Container und sonstiges Feldzeug unterschiedlichster Art für die Auslandseinsätze der Bundeswehr repariert.



Gepanzerter Bv206S (Husky) der Bundeswehr in der Sanitätsvariante

Diese Fahrzeuge und Geräte werden nicht nur im Werk, sondern auch bei den über die Bundesrepublik verteilten Einheiten der Bundeswehr sowie unter erschwerten Bedingungen auch bei den in ausländischen Krisengebieten eingesetzten Bundeswehreinheiten durch die Fachmonteure der Fahrzeugtechnik instandgesetzt.

Außerdem muss besonders erwähnt werden, dass es der Fahrzeugtechnik, als kleinem ThyssenKrupp-Ableger in Fortführung der alten Wehrtechniktradition des Konzerns, im Jahre 2006 gelang, den Auftrag über die Instandsetzung des ursprünglich von Thyssen-Henschel hergestellten und zwischenzeitlich weltweit bekannten und eingesetzten Transport— und Spürpanzers "Fuchs" zu erhalten, nachdem der Thyssen-Konzern diese Sparte bereits vor vielen Jahren aufgegeben und an Dritte verkauft hatte.

Abschließend ist noch darauf hinzuweisen, dass sich die Fahrzeugtechnik neben der Instandsetzung von nicht mehr benötigten Bundeswehrfahrzeugen, die im Rahmen der Militärhilfe verschiedenen Ländern, insbesondere in Afrika, überlassen wurden, basierend auf verschiedenen Vertragswerkstättenabkommen unter anderem wie erwähnt für Hanomag Henschel, aber auch für Mercedes, Scania und Iveco um Instandsetzungsarbeiten an Lastwagen für private Kunden in Ostfriesland bemüht hat. Aufgrund des begrenzten Einzugsgebietes bei geringen

wirtschaftlichen Aktivitäten blieben die entsprechenden Erfolge damals zunächst überschaubar.

Aufgrund ihrer stetigen positiven Entwicklung wurde die Fahrzeugtechnik als "ThyssenKrupp-Fahrzeugtechnik" mit der Gesellschaftsform einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung im Jahre 1996 als Tochtergesellschaft der Werft mit Thyssen-Beteiligung verselbständigt.



Uwe Lampadius KFZ-Werkstatt

Der Erfolg der Fahrzeugtechnik kann nur im Zusammenhang mit dem Werftbetrieb gesehen werden. Die Möglichkeit neben kfz-spezifischen Leistungen auch das vielfältige technische Leistungsspektrum eines Werftbetriebes anbieten zu können, führte zu dem erwähnten umfangreichen Instandsetzungsprogramm. Mit diesem Programm wurden neben der erwähnten Beschäftigungssicherung kontinuierlich über alle Jahre positive Deckungsbeiträge erzielt. Teilweise konnten in einzelnen Jahren mit diesen Ergebnisbeiträgen der Fahrzeugtechnik negative Ergebnisse des Werftbetriebes reduziert oder ausgeglichen werden.

Marine- und Faserverbundtechnik

Eines Tages entwickelte die Abteilung Forschung und Entwicklung Sandwichteile für ein 175 km/h schnelles Airfoil (Bodeneffektfahrzeug) und Teile für den U-Bootsbau aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GfK), die viel weniger Gewicht als üblich hatten. Zunächst wurden diese Teile im normalen Werftbetrieb erstellt.

Erwerb einer Emder Kunststofffirma scheiterte

Zusammen mit Wolfgang Haring haben Karl-Heinz Maßmann und ich versucht, die Kunststofffertigung auf der Werft auszubauen und andere Teile produzieren zu lassen. Da wir eines Tages die Information erhielten, dass Adalbert Janssen, er war alleiniger Gesellschafter und Geschäftsführer der Emder Firma PPT (Polyester-Polyurethan-Technik), seine Firma veräußern wollte, nahmen wir Kontakt mit ihm auf.

In dem Betrieb an der Nesserlander Straße wurde überwiegend mit Polyester-Harz gearbeitet. PPT hatte verschiedene Produktionsmethoden entwickelt. Viele Produkte wurden auch noch von Hand gefertigt. Insbesondere wurden Haustüren und Küchenspülen von PPT angefertigt. PPT lieferte nur an Großhändler. Mehrere Produkte wurden im Injektionsverfahren hergestellt. Bei diesem Verfahren gab es 2 Formen, eine Unter- und eine Oberform. Es wurden glasfaserverstärkte Matten formgerecht angefertigt und passend in die Unterform gelegt. Dann wurde die Oberform angelegt und durch Injektionen zusammen gezogen. Danach wurde Polyester (auch farbig) injiziert. Für einen nigerianischen Geschäftsmann wurde ein Wassertank von PPT entwickelt und bis zur Produktionsreife vorbereitet. Es sollte von PPT eine komplette Produktionsanlage gebaut und in Nigeria installiert werden, als wir den Kontakt seitens der Nordseewerke mit PPT aufnahmen.

Kunststoff ist ein Material, das aus organischen, makromolekularen Polymeren (kleinste Teilchen) besteht, also ein plastischer Werkstoff, der durch pressen, gießen, spritzen usw. in die gewünschte Form gebracht werden kann. Der Rohstoff für Kunststoffe ist Erdöl. Kunststoffe zeichnen sich gegenüber anderen Werkstoffen durch eine außergewöhnliche Breite an physikalischen Eigenschaften aus. Sie können für ihren jeweiligen Einsatzzweck "maßgeschneidert" werden. Je nach Bedarf werden mechanische Festigkeit, Zähigkeit, Temperaturbeständigkeit oder chemische Resistenz immer weiter verbessert, was dann wiederum zu immer leistungsfähigeren Produkten z.B. im Wohnungs- und Städtebau, in Transport und Verkehr, in der Kommunikation, in Freizeit und Sport, in der Verpackung und in der Medizin führt. Glasfaserverstärkte Kunststoffe sind ein kostengünstiger und dennoch sehr hochwertiger Faser-Kunststoff-Verbund. In mechanisch hoch beanspruchten Anwendungen findet sich glasfaserverstärkter Kunststoff ausschließlich als Endlosfaser in Geweben oder in DU (unidirektionalen)-Bändern.

Nach mehreren Besuchen in der PPT-Produktionsstätte und nach intensiven Unternehmensanalysen, die Erstellung einer Wirtschaftlichkeitsrechnung und einer Marketingstrategie durch uns, haben wir der Geschäftsführung unter der Leitung von Herbert von Nitzsch vorgeschlagen, die Firma zu kaufen, um die Kunststofffertigung auf der Werft auf eine breitere und wirtschaftlichere Basis zu stellen.

Am 1. Juli 1986, ich kann mich an dieses Datum deshalb noch so gut daran erinnern, weil meine Cousine Käthe Bolinius (sie war lange Zeit Locherin auf der
Werft) mit ihrem Mann Hermann Detmers an diesem Tag Silberhochzeit feierten,
rief mich Herbert von Nitzsch kurz nach Feierabend zu Hause an, um mir mitzuteilen, dass man die Firma PPT erwerben wolle. Die Freude bei mir groß, hatten
Karl-Heinz Maßmann und ich doch viel Herzblut in diese Arbeit gesteckt. Umso
größer die Enttäuschung ein paar Wochen später. Der Konzern hatte die Übernahme abgelehnt, da es im Konzern eine Firma gab, die Produkte der gleichen oder
ähnlicher Art herstellte. Eine Konkurrenz im Konzern wollte man nicht zulassen.
So wurden die Übernahmepläne zu den Akten gelegt.

Produktgruppe "Faserverbundtechnik" wurde 1986 eröffnet.

Vom Controlling hatten wir der Geschäftsführung vorgeschlagen, eine Fertigungshalle auf dem Werftgelände mit 1200qm Produktionsgelände zu erstellen. So ist es auch gekommen. Die Produktgruppe "Faserverbundtechnik" wurde im Jahr 1986 eröffnet. Die erzielten Ergebnisse konnten sich sehen lassen. Als der Auftragsumfang immer größer wurde, haben wir vorgeschlagen, eine eigene Firma zu gründen.

Unter dem Namen MFH Marine- und Faserverbundtechnik Haring GmbH & Co. KG, wurde dann diese Firma ab dem 1. Mai 1997 von dem damaligen Produktgruppenleiter Dipl. Ing. Wolfgang Haring weitergeführt und beschäftigt im Jahr 2011 15 Mitarbeiter.



Produktionshalle.

Die Aufträge erhielt die Firma zu Beginn von der Werft. Nahezu 80% des Auftragsbestandes waren in den Folgejahren Zulieferungen für den Bereich Marineschiffbau der Nordseewerke. Positive Effekte für beide Seiten resultierten aus der langjährigen guten Zusammenarbeit zwischen Controlling, Konstruktion und Fertigung der Werft. 56 Sandwichruder für U-Boote, Oberdecks, akustische Bauteile und Antennenverkleidungen für Marineschiffe verschiedener Länder wurden gefertigt. Neben technischen Teilen für alle Anwendungsgebiete wurden Yachten gefertigt und Fahrzeugteile laminiert.

In den ersten Jahren wurde bezüglich der Entwicklung der Firma seitens des Controllings Hilfestellung gegeben. Zum Liefer- und Leistungsprogramm der MFH gehört die Fertigung von technologischen und qualitativ hochwertigen Bauteilen aus carbon-, kevlar- oder glasfaserverstärkten Kunststoffen. Es wurden und werden Sandwich- und Massivbauteile mit Stückgewichten bis ca. 20 t hergestellt. Neben technischen Teilen für alle Anwendungsgebiete wurden und werden Yachten, kommerzielle Boote und in besonderem Maße innovative Teile für U-Boote hergestellt. Dazu gehören u. a. druckfeste Oberdecksbauteile, Ruder und akustische Fenster.

Ausbildungswerkstatt

Die Ausbildungswerkstatt – früher Lehrwerkstatt genannt – wurde in den Jahren 1984/1985 neu erstellt. Das mit Landesmitteln realisierte moderne und große Ausbildungszentrum war notwendig geworden, da die alten Lehrwerkstätten teilweise baufällig waren und eine wirtschaftliche Ausbildung nicht mehr möglich war. Über das Richtfest war in der Emder Zeitung im Mai 1984 folgendes zu lesen:

Richtfest bei Thyssen Nordseewerke

Die Thyssen Nordseewerke bekommen eine neue Lehrwerkstatt. Beim Richtfest sind viele Gäste aus Politik und Wirtschaft zugegen. Künftig soll in der
neuen Werkstatt Platz für 284 Lehrlinge sein. Die Werftleitung setzt auf die
Zukunft im Schiffbau. Doch die Feier ist überschattet: Werftdirektor Rainer
Wollmann spricht von unfairen Methoden anderer deutscher Werften. Auch
sei die internationale Konkurrenz in ihren Methoden oft radikal. Der Staatssekretär im niedersächsischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium, Prof. Dr.
Johann Hellwege, spricht von einem besonders mörderischen Wettlauf.

Am 1.4.1997 wurde die gesamte Ausbildung der Werft aufgrund der Analysen des Controllings und in Abstimmung mit Dr. Manfred Schachtner, Leiter der Hauptabteilung "Aus- und Fortbildung", der in diesem Jahr in den Ruhestand ging, ausgegliedert.



Ausbildungswerkstatt

Die Emder Ausbildungsgesellschaft wurde am 1.4.1997 von Jutta und Michael Sterzenbach aus der ehemaligen Abteilung "Technische Ausbildung" der Nordseewerke GmbH in Emden als GmbH & Co KG gegründet. Komplementärin ist die Emder Ausbildungsgesellschaft Verwaltungs- GmbH. Die sehr gut ausgestattete Ausbildungswerkstatt ist von den Nordseewerken gepachtet. Geschäftsführer wurde Dipl.-Ing. Michael Sterzenbach, der seit 1981 bei den Nordseewerken in der Abteilung "Forschung und Entwicklung" und seit 1995 als Leiter der technischen Ausbildung beschäftigt war. Die qualifizierten Ausbilder der Nordseewerke werden seit dem Gründungstag bei der Emder Ausbildungsgesellschaft weiter beschäftigt. Inzwischen sind nicht nur zusätzliche Ausbilder hinzu gekommen, sondern auch neue Kunden und neue Aufträge. Besondere Stärken sind das "Know How" des gut ausgebildeten und sehr erfahrenen Ausbilderteams, welches es der Gesellschaft erlaubt, in zahlreichen Berufen Erstausbildung und Umschulung anzubieten und die sehr gut ausgestatteten Werkstätten, die in der Ausbildungsbandbreite in der Umgebung von Emden nahezu einmalig sind. Das Motto ist "fit für den Beruf" und der Name spiegelt den Anspruch wider, nicht nur für die Nordseewerke, sondern auch für die Stadt Emden und die Region auszubilden. Dieses nutzt inzwischen eine zahlreiche und stetig wachsende zufriedene Kundschaft. Auf der Basis der Ausbildungserfolge und des guten Rufes der Einrichtung ist zusätzlich ein Berufsvorbereitungszentrum für Jugendliche ohne Ausbildungsplatz und eine prosperierende Arbeitsvermittlung entstanden.

Der größte Laderaum-Saugbagger der Welt

Der größte Saugbagger der Welt, "VASCO DA GAMA", mit dem gewaltigen Fassungsvermögen von 33.000 Kubikmetern und einer Tragfähigkeit von 60.000 Tonnen, lief im November 1999 vom Stapel und wurde im Juni 2000 an die belgische Jan de Nul-Gruppe ausgeliefert. Der Bagger trat unmittelbar darauf die Reise nach Singapur an, um bei der Landgewinnung tätig zu werden. Der Saugbagger ist 201 m lang und 36 m breit, bei einem Tiefgang von 14,60 m. Die Besatzungsstärke beträgt 40 Mann.

Der Journalist Axel Milkert schreibt am 7.1.2010 in der Emder Zeitung über diesen Saugbagger. Dem Inhalt des Berichtes kann ich nur voll und ganz zustimmen. Über die Aussage von Reinhard Stellamanns, welche Summe wir damals "in den Sand gesetzt" haben, darf und möchte ich auch heute noch nicht berichten:

Er ist dick, er ist schwer und er ist, wie so vieles, was die Schiffbauindustrie hervorbringt, ein technisches Wunderding. Mit dem Saugbagger "Vasco da Gama" wollten die Nordseewerke einem Stück Zukunft den Weg bereiten. Es war das Bemühen, in einer Nische Fuß zu fassen, um die Existenz der Werft abzusichern.

Die führenden Kräfte des Unternehmens hatten Ende der 90er Jahre längst begriffen, dass Containerschiffe im Zuge wachsender internationaler Konkurrenz für die Werft zu einem Auslaufmodell zu werden drohten. Die "Vasco da Gama", ein Auftrag des belgischen Baggerriesen Jan de Nul aus Aalst, kam daher gerade recht. Die Emder Werft lag damals – nicht zum ersten Mal – mit Dumpingpreisen im Konkurrenzkampf vor allem mit südkoreanischen Werften im Containerschiffbaumarkt.

Mit dem gut 200 Meter langen und 36,20 Meter breiten Spezialschiff betraten die Beschäftigten der Werft Neuland – eine sprichwörtliche Parallelität, denn die "Vasco da Gama" wurde einzig und allein zu einem Zweck gebaut: sie gewinnt durch Aufspülen neues Land. Anders als andere Fahrzeuge dieser Branche wird sie nicht zu Fahrwasserkorrekturen und Fahrrinnenvertiefungen eingesetzt.

Als der bis dahin größte Saugbagger der Welt am 28. April 1999 auf Kiel gelegt wurde, machte der damalige Werftchef Heinz Ratzmann klar, welche Herausforderung dieses Projekt für die Belegschaft bedeutete: "Wir haben zwar schon Saugbagger repariert und wissen daher, was ein Bagger ist, gebaut haben wir aber noch keinen." Dass die Nordseewerke ein solches Schiff nicht im Alleingang bauen konnten, versteht sich von selbst. Die Emder bildeten mit der Krupp Fördertechnik ein Konsortium. Das Lübecker Unternehmen lieferte die baggertechnischen Komponenten. Die Nordseewerke bauten den

Rumpf und sorgten für die Montage. Die Konstruktion hatte ein Büro in Finnland übernommen.

Verglichen mit einem 200 Meter langen 2500 TEU-Containerschiff mussten doppelt so viele Fertigungsstunden aufgewendet werden, also etwa 450 000 – ein Indiz für den hohen Stahlanteil und die komplexe Technik, die hier eingesetzt wurde. "Viele Dinge sind bei diesem Schiff keine Routine", sagte im Juli 1999 Fertigungsleiter Dr. Wolfgang Hildebrandt.

33 000 Kubikmeter Baggergut fasst der Laderaum, die beiden Saugrüssel, die in bis zu 140 Metern Tiefe arbeiten können, haben einen Durchmesser von jeweils 1,40 Meter. Die Saugpumpen und die Impeller (von einem Gehäuse umschlossener Propeller) sind so leistungsstark, dass sie den 90 Meter langen Laderaum in nur 75 Minuten komplett füllen können. Je nach den Bedingungen vor Ort wird das Baggergut aus zwölf großen Klappen im Schiffsboden abgeladen, durch eine Schwimmpipeline über eine Entfernung von bis zu zehn Kilometern an Land gespült oder durch eine Bugdüse des Schiffes ausgeblasen. Vollbeladen erreicht die "Vasco da Gama" eine Geschwindigkeit von 16,5 Knoten. Gesamtleistung der Maschinen: 51 000 PS.

Der Bagger, der im Sommer 2000 an Jan de Nul abgeliefert wurde, ist eingebunden in zwei große Projekte: "Palm Island III – Palm Deira" in den Vereinigten Arabischen Emiraten und in Singapur (Pulau Ubin und Pulau Tekong), wo unter anderem 1400 Hektar Land gewonnen werden sollen.

Für Reinhard Stellamanns, ehemaliger Geschäftsführer der Nordseewerke, ist die "Vasco da Gama" heute noch "ein technisches Meisterwerk". Kaufmännisch gesehen wurde bei diesem Schiff jedoch "einiges in den Sand gesetzt". Stellamanns: "Es war eine Investition in die Zukunft." Eine Zukunft, die der Werft verwehrt blieb. Seine nächsten Bagger, auf die die Emder gehofft hatten, ließ Jan de Nul in Spanien bauen."





Saughagger "VASCO DA GAMA" in Einsatz



Beurteilung der Facharbeit im Fach Seminarfach Politik - Wirtschaft Kurs Nr. 173 - Suchanka

Thema der Facharbeit: Der Strukturwandel am Beispiel eines Emder Betriebes

Name: Julian Jetses

1. Formale Aspekte

1.1 Gestaltung

- ⊕ übersichtliches Deckblatt
- klar strukturiertes Inhaltsverzeichnis
- ⊕ ⊕ sehr gutes Literaturverzeichnis
- ⊕ der Bearbeitungsrahmen wird eingehalten
- ⊕⊕ sehr umfangreicher, sinnvoller Anhang
- ⊕ Verschriftlichung des geführten Interviews
- ⊕ Erläuternde Bebilderung im Anhang
- O unübliche Klammern bei den Literaturangaben in den Fußnoten

1.2 Sprachliche Richtigkeit

⊕ keine auffälligen Verstöße gegen die sprachliche Richtigkeit

1.3 Quellenarbeit

- ⊕ ⊕Umfangreiche und sehr sorgfältige Quellenarbeit
- Verschriftlichung des geführten Interviews

2. Inhaltliche Aspekte

- Sehr gelungene historische Darstelllung
- gute Verbindung des Strukturwandels mit der Betriebs- und Industriegeschichte
- ⊕ gut begründetes eigenes Fazit
- ⊕⊕ hervorragend recherchierte Detailtiefe

Bewertung:

Die Facharbeit ist sowohl formal als auch inhaltlich sehr gut gelungen. Besonders die Detailtiefe bis hin zur bebilderten Erläuterung des Nietens und die damit einhergehenden Quellennachweise sind beeindruckend. Die umfangreichen Quellen wurden darüber hinaus noch durch geführte Interviews ergänzt und intensiv ausgewertet. Abgerundet wird die Arbeit durch eine sehr aufwändige und sorgfältige Gestaltung.

15 Punkte

PS July

A. Suchanka