

BERNARD MEYER

Der Kreuzfahrer

Von der emsländischen Provinz aus hat er in zwei Jahrzehnten den Weltmarkt für Luxusdampfer aufgerollt. Den Chef der Meyer Werft packt dennoch nicht der Übermut. Er fährt weiter Mittelklasse und dreht regelmäßig seine Runden übers Dock

VON PETER RINGEL, PAPANBURG

Von der Bordwand der „Aida Bella“ geht ein Funkenregen nieder, Stahl dröhnt, unter der Hallendecke fiepen Kräne. „Schön, wenn man das Schiff so wachsen sieht“, sagt Bernard Meyer und lässt den Blick in die Höhe schweifen. Die Kräne sind ornithologisch korrekt nach Spannweite sortiert: Ganz oben hievt „Condor“ ein tonnenschweres Stahlsegment auf die noch rostbraune Ozeanschönheit, darunter schweben „Mönchsgeier“ und diverse „Möwen“.

Am Boden ist die Hierarchie nicht so klar zu erkennen. Der Chef der Meyer Werft in Papanburg grüßt jeden seiner 2450 Mitarbeiter mit einem „Moin“. Der verdutzte indonesische Schweißer ruft dem Mann mit den Dampfem auf dem Schlipps ein „Hallo“ hinterher, die Einheimischen winken freundlich – oder grummeln ihren Gruß, als wäre Meyer ein Vertreter und nicht Chef von Deutschlands größter ziviler Werft.

Dreimal pro Woche stülpt sich der 59-Jährige den Helm über, läuft durch die Decks, inspiziert Schweißnähte und diskutiert logistische Feinheiten. Mehr als 800 Zulieferfirmen sind zu koordinieren – der Generalunternehmer Meyer schafft nur ein Viertel des Wertes seiner bislang 20 Luxusliner selbst. „Die Reeder wissen, dass ich noch selbst übers Schiff gehe“, sagt Meyer, „Management, Konstruktion und Fertigung liegen bei uns in einer Hand.“

So punktet das Familienunternehmen gegen Konkurrenten wie die italienische Staatswerft Fincantieri oder die norwegischen Aker Yards. Zuletzt lieferte Meyer nach eigenen Angaben rund ein Fünftel aller Luxusliner ab. Zehn Kreuzfahrtschiffe, eine Fähre und acht Gastanker sind bis 2012 abzuliefern, der Wert der Aufträge wird auf mehr als 5 Mrd. € geschätzt. „Damit sind wir ganz zufrieden“, sagt der Emsländer. Auch wenn er Weltmarktführer Fincantieri damit noch nicht ablösen wird.

Superlative, schön und gut – Meyer will es vor allem verlässlich: Seit die Werft im April einen Auftrag für zwei Schiffe des Unterhaltungskonzerns Disney an Land zog, bedient sie als einzige alle vier marktbeherrschenden Kreuzfahrtreedereien. „Das hätte uns niemand zugetraut“, sagt Meyer stolz. Gerade kommt er von einer Mittelmeerreise auf einem Disney-Schiff zurück. Für Meyer ein Routinejob. Er will genau wissen, was Passagiere und Reedereien wünschen.

„Wenn ich die Schnauze voll habe, laufe ich über den Deich“

Bernard Meyer

Traumschiffreisen boomen, seit mit der strengen Kleiderordnung das steife Image über Bord ging. Zwischen 1995 und 2005 hat sich die Zahl der Passagiere laut einer Branchenstudie weltweit auf rund 15 Millionen pro Jahr verdoppelt. US-Amerikaner sind die eifrigsten Kreuzfahrer, die Zahl asiatischer Gäste nimmt stetig zu. Künftig könnten nicht nur Passagiere, sondern auch die schwimmenden Hotels vermehrt aus Fernost kommen. Bei Containerschiffen und Öltankern haben die Hersteller die Europäer längst überrundet. China produziert schon heute mehr Schifftonnage als die EU-Staaten. Es ist nur eine Frage der Zeit, dass sich die Asiaten auch an den anspruchsvolleren Bau von Kreuzfahrtschiffen wagen.

Meyers Rezept gegen die erwartete Dumpingattacke: „Wir müssen noch produktiver werden.“ Die Latte liegt bereits hoch: In Papanburg werden die Ozeanriesen aus 65 vorgefertigten Blöcken zusammengefügt, die Versorgungsleitungen sind schon montiert. Stolz ist man auf das automatisierte Laserhybridschweißen, bei dem sich die großen Stahlplatten kaum verziehen. Zweimal steckte Meyer Millionen in gigantische

Dockhallen, die die Produktion von Wind und Wetter unabhängig machen. Bevor 1987 das damals weltgrößte überdachte Baudock entstand, prophezeite ein Banker dem Werftchef: Ohne Halle sterbt ihr langsam – mit der Halle sterbt ihr schnell, oder ihr überlebt.

Meyer überlebte, sogar die Branchenkrise nach dem 11. September 2001. Meyer hatte in großem Stil investiert und eingestellt. Dann brach der Markt für Kreuzfahrtschiffe weg. In der Not wurden Elektriker zu Stahlbauern umgeschult und vier Containerfrachter gebaut. Dennoch mussten knapp 600 Arbeiter gehen. „Das war für Meyer ein bitterer Einschnitt“, erinnert sich Heino Bade. Der Schiffbauexperte der IG Metall kreidet den Arbeitsplatzabbau dem Unternehmer jedoch nicht an: Der Werftchef sei „immer in sehr solidem Fahrwasser unterwegs“. Er denke langfristig, kümmere sich um die Ausbildung, 120 Lehrlinge beschäftigt die Werft zurzeit.

Vielleicht liegt es an der mehr als 200-jährigen Tradition des Unternehmens, dass Meyer weit in die Zukunft plant. Fünf Meyers haben vor dem jetzigen Werftchef die 1795 gegründete Firma geführt. Vor der Ahnengalerie bleibt die Hand des Unternehmers immer wieder am Porträt seines Urgroßvater hängen. Joseph Lambert Meyer baute die ersten Schiffe aus Stahl statt aus Holz, obwohl die Reeder skeptisch waren: „Der hat bei uns die industrielle Revolution gemacht“, sagt Bernard Meyer. Für die jüngste Revolution zeichnet er selbst verantwortlich: den Einstieg ins lukrative Kreuzfahrtgeschäft Mitte der 80er-Jahre – kurz nachdem ihn sein Vater auf den Chefessel bugsiert hatte.

Zum Entwerfen kommt der diplomierte Schiffbauingenieur schon lange nicht mehr. „Ich bin hier ja die Verkaufsabteilung.“ Er pendelt zwischen Papanburg und Miami, um seine Luxusliner an den Reeder zu bringen. Dank Meyers Verkaufsgeschick ist die Werft bis 2011 voll aus-



gelastet. Das heißt, dass wie jetzt vier Schiffe gleichzeitig im Bau sind: Während ein Lackierer aus dem Nachbarort bunte Juwelen an den Bug der schon schwimmenden „Norwegian Gem“ sprüht, wächst daneben ein Segment des nächsten Traumschiffs empor. Und vor der Nase der „Aida Bella“ wird eine Fähre für Indonesien gefertigt.

Bevor die Ozeanriesen zum ersten Mal mit Salzwasser in Berührung kommen, haben sie eine lange Flussreise vor sich. Die Meyer Werft liegt etwa 40 Kilometer von der Nordsee entfernt an der Ems. Damit die Pötte aufs offene Meer kommen, wird der Fluss immer wieder vertieft – auf mittlerweile 7,30 Meter. Seit 2002 staut ein mehr als 200 Mio. € teures Sperrwerk die Ems vor Überführungsfahrten auf. Demnächst wird der Durchlass einer Klappbrücke verbreitert, eine Stromleitung höher gelegt und in den Kurven begabbert. Rund 20 Mio. € kostet das, Meyer will sich „mit drei oder vier Millionen“ beteiligen. Dass die öffentlichen Mittel vor allem seiner Werft zugute kommen, findet er normal: „Das sind Investitionen in die Infrastruktur, wie bei einer Autobahn.“

Umweltschützer werfen Meyer vor, er nehme Aufträge für Schiffe an, die gar nicht durch den Fluss passen. Da kommt der sonst so ruhige Mann in Fahrt: „Gucken Sie doch raus!“, ruft er und zeigt aus dem Bürofenster, an dem sich in wenigen Wochen die „Norwegian Gem“ vorbeischieben wird. „Das ist seit Kaiser Wilhelms Zeiten ein Kanal.“ Wenn sich jemand mit der Ems auskenne, dann er: „Wenn ich die Schnauze voll habe, laufe ich über den Deich.“ Je doller es wehe, desto besser könne er den Frust rauslassen.

Der Ruf des Unternehmers leidet kaum unter dem Dauerstreit mit Naturfreunden, im Gegenteil: „Der Meyer ist ein Schlitzohr“, heißt es an der Küste anerkennend. Im Zweifel sind Arbeitsplätze wichtiger als die Sauerstoffwerte der Ems. Und wer so schmucke Schiffe baut, bei deren Überführungen Tausende auf den Deichen stehen, dem verzeiht man einiges – im tiefschwarzen, katholischen Emsland ebenso wie im roten, protestantischen Ostfriesland. „Bei

Werftchef Bernard Meyer schaut gelassen in die Zukunft: Sobald das neueste Schiff, die „Norwegian Gem“, in Richtung Nordsee ausgelaufen ist, wird in Papanburg das nächste Traumschiff auf Kiel gelegt

Meyer geht man nicht einfach zur Arbeit“, sagt Gewerkschafter Bade, „die Kollegen stehen voll hinter der Werft.“

Auch wenn Meyer schon mal mit dem Feuer spielt und alternative Produktionsstandorte prüfen lässt. So plante er Anfang der 90er-Jahre ein riesiges Trockendock auf der Ostseeinsel Rügen. Das Projekt wurde jedoch, wie viele andere, zu den Akten gelegt. „Papanburg ist doch wunderschön. Und hier kriegt man auch noch Kinder“, sagt der fünffache Vater und haut einem Mitarbeiter auf die Schulter. „Alles was wir brauchen, sind ein Haus und ein Auto,“ beschwört Meyer die Idylle.

Bescheidenheit ist eine Kardinaltugend im Emsland. Das gilt auch für den Werftchef. „Meyer ist reich, aber kein Reicher“, beschreibt es Erwin von Siemens, der Betriebsratsvorsitzende. Meyer lässt sich auf dem Stadtfest blicken und fährt einen Mittelklassewagen. Er spielt nicht einmal Golf. „Da wird man immer angequatscht. „Segeln? „Geht auf der Ems nicht gut.“ Nicht einmal eine Motorjacht? „Nö, aber meine Frau hätte gern so einen kleinen Tuckerkahn.“ Als ein Gewerkschafter ihn einmal fragte, ob er Bilder sammle, habe er das zunächst nicht verstanden, erzählt Meyer. „Ich dachte erst, der meint Abziehbilder.“ An den Flurwänden hängen Konstruktionszeichnungen, hinter Meyers schmalem Schreibtisch ein schlichtes Gemälde: Es zeigt einen Stahlgießer, der das flüssige Metall bündigt.

Dass sich die Meyer-Dynastie so lange halten konnte, verdankt sie auch einer strikten Regel: Wer den Laden führt, ist Alleininhaber. Das fördert nicht unbedingt den Familienfrieden, ersparte der Werft aber zuverlässig Spaltungen und Führungskämpfe. Meyers jüngere und ältere Brüder verdienen ihre Brötchen nicht auf der Werft.

Der Vater war noch mit 89 Jahren in der Geschäftsführung aktiv. Der Junior will früher aufhören. Bald steht also die Aufgabe an, unter den fünf Kindern einen Kronprinzen auszugucken. „Das muss man regelrecht lernen“, sagt Meyer und seufzt. „Jetzt weiß ich erst, wie toll mein Vater das gemacht hat.“

DER UNTERNEHMER

Treue Bernard Meyer wird 1948 geboren. 1973 schließt er sein Studium als Schiffbauingenieur ab und will bei einer Werft in Südf frankreich anheuern. Dann tritt er doch ins Unternehmen seines Vaters ein.

Aufstieg Der Junior bewährt sich bei der Abwicklung eines Auftrags aus Russland für sechs Gastanker: In nur 18 Monaten lässt er die Werft neu bauen und das erste Schiff ausliefern. 1982 wird Meyer geschäftsführender Gesellschafter.

Nachfolge Meyer ist verheiratet und hat fünf Kinder. Eines von ihnen soll in den kommenden Jahren die Führung der Werft im Emsland übernehmen.

DAS UNTERNEHMEN

Führung Die Meyer Werft ist die größte Werft für Zivilschiffbau in Deutschland. Der jährliche Umsatz liegt nach eigenen Angaben bei 800 Mio. bis 1 Mrd. €, der Gewinn wird als „deutlich über dem Branchendurchschnitt“ beschrieben.

Tradition Das 1795 gegründete Unternehmen befindet sich in sechster Generation im Besitz der Familie Meyer. 1985 läuft in Papanburg das erste Kreuzfahrtschiff, die „Homeric“, vom Stapel.

Aufwand Bis heute hat die Werft 21 Kreuzfahrtschiffe ausgeliefert. Nach dem Ausdocken müssen sie 40 Kilometer durch die Ems zurücklegen, bis sie die Nordsee erreichen.

Top im Job

Pocket Business Hörbuch – so klingt Erfolg!



Jeweils € (D) 8,95*
*unverb. Preisempf.

Lesen ist gut. Hören ist ... anders.

In Zeiten voller Terminkalender ist es für viele angenehmer, sich via Hörbuch zu informieren: aktuelle Themen, dramaturgisch aufbereitet und durch mehrere Sprecher einprägsam vorgetragen. Seit August im Buchhandel.

Cornelsen Verlag | 14328 Berlin
www.cornelsen-berufskompetenz.de

Cornelsen