

# Spezialschiffbau in Wewelsfleth

Den norddeutschen Werften geht es so gut wie lange nicht mehr. Auf der Peters Werft im schleswig-holsteinischen Wewelsfleth entsteht derzeit die größte Luxusyacht, die in diesem Jahr weltweit abgeliefert werden soll. Mit dem Bau von Megayachten hat die Traditionswerft eine einträgliche Nische gefunden – und ihr Überleben aus der Insolvenz heraus gesichert.

von Jörn Breiholz

Am Deich des Elbarms Stör, kurz hinter dem Sperrwerk zur Elbe, schmiegt sich das Dorf Wewelsfleth an den alten Deich. Keine zweitausend Einwohner leben hier. Hinter dem Ortsschild, wo es rechter Hand vom alten Stördeich zur Peters Werft geht, parken Dutzende Autos vorm Werfttor. Polnische Kennzeichen sieht man hier, Münchner, Stuttgarter, Flensburger, viele dreistellige aus dem Osten, aber auch von der anderen Seite der Elbe, aus Cuxhaven und Bremen. Es sind die PKW der gut 600 Pendller, die jeden Werktag ab kurz vor sieben Uhr durch das Werfttor ziehen, um zu finden, was es bei ihnen zuhause nicht mehr gibt und auch in Wewelsfleth eine Zeit lang nicht gab: Arbeit, auf der Werft.

Bis zu siebenhundert Schlosser, Schweißer, Bootsbauer, Elektriker, Ingenieure und Tischler schufteten hier täglich, bei einer Stammbesetzung von 110 Werft-Angestellten. Die überwiegende Anzahl sind Zulieferer, Leiharbeiter und Mitarbeiter mit Werkverträgen. Sie kommen, weil die Auftragsbücher der Werft gefüllt sind. „Bis Ende 2008“, wie Geschäftsführer Mark Dethlefs zufrieden sagt. 120 Millionen Euro hat die Traditionswerft allein im vergangenen Jahr umgesetzt und damit das bisher beste Ergebnis in der 136-jährigen Firmengeschichte erzielt. Vor 26 Jahren fing Dethlefs als Lehrling auf der Wewelsflether Werft an. Heute leitet er als Geschäftsführer nicht nur die täglichen Geschicke der Werft. Der 45-Jährige ist inzwischen auch mit eigenen Anteilen an der Werft beteiligt.

## Kunden aus der ganzen Welt

Maschinen lärmten und Schweißfunken sprühten auf dem gerade von der Altfarbe befreiten Metalldeck des neuesten Wewelsflether Mega-Yachtprojektes. Das Geschäft mit den teuren Spielzeugen der Superreichen ist allerdings ein verschwiegenes. „Diesen 45 Meter langen Lotsenzubringer, der vorher in der Nordsee fuhr, bauen wir gerade für einen Londoner Geschäftsmann zur Privatyacht um“, sagt Dethlefs. Mehr will er nicht verraten – und das ist schon viel. Hinter dieser Werkshalle erhebt sich auf dem Gelände eine noch viel mächtigere. In deren Nähe lässt Dethlefs allerdings keinen Werftfremden. Selbst die fest angestellten Werftarbeiter, die seit Jahren an der dort untergebrachten Megayacht mit der Giga-Länge von 130 Metern Länge schweißen, schrauben und justieren, können oder wollen über



Werftchef Mark Dethlefs: „Wir haben den Chinesen damals selbst den Ball zugespielt“. Die Konkurrenz aus Fernost baut mittlerweile gute Schiffe.



Traditionswerft mit Blick auf den Fluss: Seit 250 Jahren werden an der Stör in Wewelsfleth Schiffe gebaut.

das Projekt nichts erzählen. Wer der Besitzer ist, ist eines der best gehüteten Geheimnisse auf der Werft an der Stör. „Unsere Kunden kommen aus der ganzen Welt“, sagt Dethlefs. Er ist stolz, neben dem Rekordumsatz des vergangenen Jahres einen weiteren Superlativ vermelden zu können. „Dieses Schmuckstück mit ihren 130 Metern ist die längste Mega-Yacht, die in diesem Jahr weltweit abgeliefert wird“, sagt der Werftchef.

So rosig waren die Zeiten nicht immer. Vor sieben Jahren wäre die Wewelsflether Werftgeschichte beinahe zu Ende gewesen. „Eigentlich waren ja schon fast alle Werften hier im Norden schon einmal kurz vorm Ende“, sagt Dethlefs und zählt ein halbes Dutzend Werften auf: die Flensburger Schiffahrtsgesellschaft beispielsweise, die nach mehreren Jahren in der Insolvenz heute Marktführer für Passagierfähren ist – weltweit. Die Nobiskrug Werft in Rendsburg, die 1986 Konkurs anmelden musste, von der größeren HDW-Werft in Kiel geschluckt wurde und heute wieder 400 Mitarbeiter hat. Aber auch die Lübecker Flender Werft, die letztendlich am Bau zweier griechischer Schnellfähren scheiterte und 2002 nach mehr als 80 Jahren tatsächlich schließen und 800 Mitarbeiter in die Arbeitslosigkeit entlassen musste.

Das Schicksalsjahr für die Wewelsflether Peters Werft war das Jahr 2000. Der Hauptkunde, ein Hamburger Reeder, konnte die in Wewelsfleth damals gefertigten Handelsschiffe mit bis zu 700 Standardcontainern nicht mehr verchartern und bestellte keine Neubauten mehr. Die Lücke ließ sich nicht so schnell schließen und die Finanzdecke war nach mehreren mageren Jahren zu dünn. Schließlich musste die damalige Geschäftsleitung Insolvenz anmelden und

über der Peters Werft kreiste der Pleitegeier.

Der Wewelsflether Bürgermeister Ingo Karstens (SPD) kann sich an die Krise noch gut erinnern. Wewelsfleth, sagt der 65-Jährige, könne man sich ohne Schiffbau „gar nicht vorstellen.“ Seit mehr als 250 Jahren werden hier Schiffe gebaut, auf bis zu vier Werften gleichzeitig. Für das Stördorf wäre die Insolvenz eine Katastrophe gewesen, sagt Karstens: „Das darf nicht sein.“ Heute hat das schöne Marschdorf eine quirlige Dorfmitte, mit zwei Supermärkten, kleinen Geschäften und Gaststätten. Viele der 600 Pendller haben sich direkt im Dorf eingemietet und besorgen so einem Großteil der Wewelsflether Haushalte ein ordentliches Zubrot. „Heute sind werktäglich mehrere hundert Nicht-Wewelsflether im Dorf, die hier natürlich auch einkaufen und essen“, sagt Karstens, der als Bürgermeister natürlich auch immer einen Blick auf die Finanzen der Gemeinde hat. Wäre die Werft nicht, würde Wewelsfleth den mit Abstand größten Gewerbesteuerzahler verlieren, der der Gemeinde jährlich einen deutlich fünfstelligen Betrag in die Kassen spült. Also hat 2000 das ganze Dorf um den Fortbestand der Peters AG gezittert und gekämpft.

## Spezialanfertigungen von der Stör

Für Werftchef Dethlefs war spätestens mit der Insolvenz das Ende des Hochmuts angebrochen, das den deutschen Werften noch in den Achtzigern eigen war. Geboren aus der jahrhundertalten Tradition des Schiffbaus in Norddeutschland, hatten sich die Werftunternehmer nicht vorstellen können, dass eines Tages die Asiaten den Ton angeben in der weltweit agierenden Branche. „Wir haben alle gelacht über die kleinen Chinesen mit ihren Fotoapparaten, die auf den Messen eifrig unsere Modelle abfotografiert haben“, schüttelt Dethlefs heute den Kopf. Man habe sich damals nicht vorstellen können, dass die Chinesen einmal zum Marktführer aufsteigen könnten. Aber sie konnten: innerhalb von nicht mal zwei Jahrzehnten. Heute baut keine einzige deutsche Werft die Super Panamax-Schiffe, wie die derzeit größten Containerschiffe mit Platz für 10000 und mehr Standardcontainer heißen. Die Großaufträge sind längst nach China, Korea oder Japan abgewandert. Dethlefs ist sich sicher, dass „wir den Chinesen damals selbst den Ball zugespielt haben“, wie er sagt. Heute muss er anerkennen, dass die Konkurrenz aus Fernost gute Schiffe baut. „In Bezug auf den Preis und die Größe können wir das in Deutschland nicht mehr darstellen“, sagt er. Aber dafür könnten die Chinesen nicht, was die deutschen Werften auszeichne: „Qualität und Liefertreue.“

Und vor allem Spezialanfertigungen nicht. In Wewelsfleth waren es die Schiffe der Superreichen, die ein hohes Maß an Präzision und Spezialwissen voraussetzen. Diese Aufträge kamen mit dem neuen Eigentümer Claus Kusch an die Stör. Der inzwischen verstorbene Retter der Wewelsflether Werft hatte bereits in den Achtzigern erkannt, dass mit den teuersten Privatschiffen der Welt viel Geld zu verdienen ist. Nach



Nach der dreimonatigen Insolvenz im Jahr 2000 sind die Auftragsbücher bis Ende 2008 voll.



Heute ist nur jeder sechste Arbeiter bei der Werft angestellt, die anderen bei Fremdfirmen.

dem Kauf der Peters Werft AG verlagerte er seine Produktion an die Stör. Nun kann Dethlefs beim Rundgang über die Werft mit ihren zwei Trockendocks und drei Slipanlagen auf gleich zwei sichtverhüllte Werkshallen zeigen, in denen Megayachten gebaut und umgebaut werden. Ein weiterer Auftrag, sagt der Werftchef, sei kurz vorm Abschluss. Dann wird die Peters Werft für viele weitere Monate mit Arbeit versorgt sein. Bis zu vier Jahre kann der Bau dieser gern einmal 200 Millionen Euro teuren Luxusliner dauern. Nach oben ist die Skala offen.

Nur mit Megayachten allein würde die Peters Werft nicht so gut da stehen. Auch im Bau von Handelsschiffen geht es wieder bergauf. Sechs „Feeder“ genannte Containerschiffe mit Platz für bis zu 900 Standardcontainer baut die Peters Werft gerade, zwei davon sind schon ausgeliefert. Feeder fahren meist als Zubringer zwischen den transkontinentalen Häfen. Auch in diesem Bereich hat sich die Peters Werft spezialisiert: Auf Handelsschiffe, die die größte Eisklasse haben und somit im Winter im hohen Norden eingesetzt werden können.

Auch im Betriebsratsbüro ist man mit der Entwicklung der Werft zufrieden. „Es läuft derzeit gut auf der Werft“, sagt der Betriebsratsvorsitzende Rolf von der Geest, der mit seinem Kollegen Ali Celik schon seit Jahren zusammen den Betriebsrat managt. „Die Angst, dass alles den Bach runtergeht, die war 2000 während der Insolvenz schon sehr groß“, sagt von der Geest.

## Sekt statt Champagner

Doch natürlich können die Arbeitnehmervertreter nicht verhehlen, dass die Werft sehr weit von der alten Mitarbeiterstärke entfernt ist. Vor der Insolvenz waren 245 Arbeitnehmer fest auf der Werft beschäftigt – nach der Insolvenz nur noch 75. „Das schmerzt natürlich, wenn der Großteil der Kollegen nach Hause geschickt wird“, sagt von der Geest. Und trotzdem der Laden boomt wie noch nie, setzt Werftchef Dethlefs nicht auf neue, eigene Mitarbeiter, sondern auf Fremdfirmen. Von den etwa 700 Werft-Beschäftigten sind lediglich 110 Festangestellte der Werft – der Rest gehört zum werftfremden Personal. So kann Werftchef Dethlefs Mitsprache und Macht der Arbeitnehmer klein halten. Vor der Insolvenz gab es einen freigestellten Betriebsrat, der sich um nichts anderes als die Belange der Mitarbeiter kümmern konnte und dafür von der Werft bezahlt wurde. Heute müssen von der Geest und Celik ganz normal arbeiten. Da bleibt für eine intensive Vertretung der Interessen der Werftkollegen natürlich lange nicht so viel Zeit wie vorher.

Auch wenn die vollen Auftragsbücher der Peters Werft eine rosige Zukunft versprechen: „Ausruhen können wir uns darauf nicht“, sagt Dethlefs. Er weiß, dass auch Italiener, Griechen, Türken und Holländer Mega-Yachten bauen können.

So wird in den Flaschen, die bei den Schiffstaufen am Schiffsbug zerschellen, auch weiterhin Sekt und nicht Champagner drin sein. Damit alles gut geht, ist die Flasche stets angeschlitz. „Dann zerschellt sie. Garantiert“, sagt Dethlefs.