



31.01.2008 Meyer-Werft Papenburg



Pünktlicher Start, der Bus war fast voll. Kleiner Umweg in OS-Hellern, um weitere 8 Personen der dortigen BiKult-Außenstelle aufzunehmen. Noch eine kurze Rast hinter dem Schüttorfer Kreuz (Zigarette, Kaffee, Toilette) – und schon waren wir an der Meyerwerft, wurden freundlich empfangen und zur Information geführt. Aufgeteilt in zwei überschaubare Gruppen kamen alle Erklärungen unserer Fremdenführerinnen gut verständlich rüber.

Ja, die Meyerwerft. Ein Familienunternehmen in sechster Generation. Meyer-1 hieß Heinrich Jansen und kam aus dem protestantischen Ostfriesland. Er meldete sich als neuer Bürger an – zuständig hierfür war der Bischof in Münster – und dieser erklärte kurzerhand: „Jansens habe ich schon genug, ab heute heißt Ihr Meyer und seid katholisch.“ So geschah es, und



Papenburg hatte eine weitere Werft – man schrieb das Jahr 1795.

Meyer-1 baute ausschließlich Kähne, um den Torf aus dieser Fehnkolonie (Moor-siedlung) nach Bremen zu befördern. Sein Urenkel, Joseph L. Meyer, baute 1874 als erste Werft in Papenburg Stahl-rumpfschiffe mit Dampfmaschinen-antrieb, - und das entgegen des Rats des Vaters und zum Gelächter aller, die zeigten, dass Holz schwimmt, während Eisen absackt. Jede Generation bewies unter-

nehmerischen Mut. Papenburg hatte bis 1920 etwa 20 Werften. Nur die Meyer Werft überlebte bis ins 21. Jahrhundert.

Man reagierte sehr flexibel auf die Bedürfnisse des Marktes und baute Schiffe unterschiedlichster Art. Zwischen den beiden Weltkriegen entstanden auf der Werft vor allem Fischdampfer, Lotsenschiffe, Feuerschiffe sowie Passagierschiffe für die Küstenfahrt. In den letzten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts hat sich die Meyer Werft durch den Bau von Autofähren,



Gastankern, Passagier-fähren, Containerschiffen, Tiertransportern und – seit 1985 - von luxuriösen Kreuzfahrtschiffen international einen Namen gemacht.

Jedenfalls konnten wir in einem Film und anhand von Modellen diese Entwicklung verfolgen.

Aber wir erfuhren weit mehr. Dass bei der Überführung der großen Kreuzfahrtschiffe in die Nordsee tausende Schaulustige auf dem Deich der schmalen Ems stehen, wussten wir bereits. Dass das Schiff „rückwärts“ fährt, ja, daran erinnerten wir uns auch. Wir wurden belehrt: Nein, die Emsländer verwechseln nicht vorn und hinten (wie insbesondere Ostfriesen und Bayern häufig behaupten), sondern auf diese Weise lässt sich das Schiff besser steuern, und außerdem schaufelt die Schiffsschraube zusätzlich einige handbreit Wasser unter den Kiel. Wir von BiKult wussten natürlich schon immer, dass die Emsländer pffiffig sind. Und so zweifeln wir auch überhaupt nicht an, dass der hier entwickelte seitliche Stapellauf günstiger ist als der



klassische mit Bug voraus. Übrigens kamen kaum Zweifel auf, als unsere Reiseleiterin schmunzelnd berichtete, dass dabei ungeheure Mengen an Fischen ans Ufer gespült würden, und die Besucher derart dick gefüllten Plastiktüten mit nach Hause nehmen, dass die Gefriertruhe überquillt. Doch, glauben wir, denn schließlich besteht die Ems dort in Papenburg auch reichlich aus Wasser des Belmer Baches, der über Hase und Ems die Wasserqualität

bei Papenburg deutlich erhöht.

Beeindruckend der Rundgang durch die Hallen. Erst 2002 wurde die Dockhalle fertiggestellt, nun baut die Meyer-Werft sie zur größten der Welt aus. Bei Bauabschluss soll die Halle 504 Meter lang, 125 m breit und 75 m hoch sein. Das Investitionsvolumen beträgt 100 Millionen Euro, dafür können in Zukunft pro Jahr drei Kreuzfahrtschiffe gebaut werden. 100 neue Arbeits-



und Ausbildungsplätze werden neu geschaffen. Es ist nicht dasselbe, ob man es gelesen hat, oder ob man es selbst sah: In Papenburg steht die Wiege vieler Traumschiffe. In zwei riesigen Hallen baut die Meyer Werft Kreuzfahrtschiffe der Luxusklasse: fast 300 m lang können die Ozeanriesen werden und mehr als ein Dutzend Stockwerke hoch. Und Mitten drin die AIDAbella, sogar ohne Schornstein höher als die Belmer Kirchtürme. Die

Kussmund“ der neuen: AIDAbella

Emsüberführung des Luxusliners ist für den 29. März 2008 geplant.

Der Bau der Schiffe erfolgt nach dem Lego-Prinzip: Bei Stahlbau und Inneneinrichtung wird so viel wie möglich vorgefertigt und vormontiert, bevor es dann zum Schiff zusammengebaut wird. Am Endprodukt sind Tausende von Menschen beteiligt, vom Stahlbauer, Maschinenbauer und Schiffsbauer über Schreiner, Elektriker und Inneneinrichter bis hin zum Informatiker. So erfolgen viele Arbeiten gleichzeitig. Wir konnten sehen, wie die einzelnen Teile – ganze Kabinen und Kabinenkomplexe – von Kränen herangeschafft und dann per Hand zusammengeschweißt wurden, - und das in schwindelerregender Höhe.

Nach gut zwei Stunden Information wussten wir (fast) alles über den Bau von Kreuzfahrtschiffen, hatten selbst mehr oder weniger Lust bekommen, eine Reise zu buchen, aber zunächst meldete sich der Magen. Hans-Jürgen Bruns hatte schon ein deftiges Mittagessen organisiert, und nach geistiger und körperlicher Ruhepause gab es eine Rundtour mit geschichtlichen Erläuterungen durch Papenburg. Regen, Wind und kühle Lüfte sorgten dafür, dass das Abstimmungsergebnis



AIDAbella

lautete: „Nur per Bus, wir steigen nicht aus.“ Trotzdem genossen wir die Rundfahrt mit Erläuterungen, warum der Bischof zu Münster hier in den bis dahin menschenfeindlichen emsländischen Moore eine Burg errichtete.

1631 erwarb Dietrich von Velen das "Gut Papenburg" und legte damit den Grundstein zur Erschließung der Landschaft. Zu ihrer Entwässerung ließ er Kanäle, die sogenannten Wieken, ziehen. Gleichzeitig nutzte er sie, um den abgebauten Torf zu den ostfriesischen Ziegeleien und nach Emden, Bremen und Hamburg zu transportieren. Heute ist Papenburg die älteste und längste Fehnkolonie (Moorsiedlung) Deutschlands.

Leider sind viele der Kanäle nicht mehr durchgängig befahrbar, auch waren sie früher wesentlich breiter als heute – eine Folge der Verbreiterung der Straßen. Trotzdem unterscheidet man weiterhin „Hauptkanal links“ und „Hauptkanal rechts“. Gegenüberliegende Häuser können dieselbe Hausnummer haben, aber zu Fuß ist es weit, denn es gibt nicht sehr viele Brücken.



Hauptkanal

Osnabrücker lieben ihr Hügelland, aber Erhebungen gibt es hier nicht. „Eine ziemlich trostlose Landschaft“, meinen einige, „aber eine schöne Stadt.“ Ja, besonders im Sommer, denn hier gibt es jede Menge Gartenbaubetriebe, die nicht nur Gemüse, sondern auch Blumen aller Farben und Formen vermehren. Und alle drei Jahr versinkt die dann autofreie Innenstadt in einem Blumenmeer.

Leider ließ dieser graue Januartag dies nur erahnen, aber erfüllt von „Wir kommen wieder“ ging's auf der Autobahn der Heimat entgegen.

Ankunft: pünktlich um 19.⁰⁰.

G.P.