

Westeuropäische Qualität zu Fernostpreisen

Danziger Werften mit vollen Auftragsbüchern / Bremens Partnerstadt zeigt, wie es funktioniert



Auf der legendären Danziger Werft Stocznia Gdańk werden Turmsegmente für Windkraftanlagen mit einem Durchmesser von bis zu acht Metern gebaut.

FOTOS: VOLKER KÖLLING

VON VOLKER KÖLLING

Danzig/Bremen. Wenn die Danziger hinüber zu den Kränen ihrer Insel Ostrów schauen, erzählen sie meist zwei Geschichten: Die eine ist die vom Verlust von 16.000 Arbeitsplätzen einer vor 30 Jahren noch riesigen Werftindustrie. Die andere berichtet aber über das Kunststück, mit einer Mischung aus Reparatur- und Schiffsneubau und dem Einstieg in die Offshore-Branche am Markt zu bestehen.

Adam Zaczeniuk ist mit 41 Jahren schon Vizepräsident der Stocznia Gdańk, der legendären Danziger Werft, auf der ein kleiner Arbeiterführer namens Lech Walesa mit seinen Kollegen in den 80er-Jahren den gesamten Ostblock herausgefordert hat. Ein verwittertes Schild erinnert noch an die Taten der Helden von einst. Von Zaczeniuk wurden bei seinem Einstieg in den Führungsjob 2008 ganz andere Entscheidungen verlangt: „In dem Jahr, als ich anfang, haben wir unser letztes Containerschiff gebaut.“ Der neue Besitzer Serhij Taruta aus der Ukraine erwartete Diversifikation von seinem Management. Zaczeniuk beschreibt ein Szenario, das zehn Jahre zuvor auch den großen deutschen Vulkan-Verbund zu Fall gebracht hat: „Wir wollten damals auf den Spezialschiffbau wechseln. Aber egal was wir bauten: Es kamen jeweils nur zwei Aufträge dabei heraus, und so kamen wir mit der jeweiligen Neuentwicklung nie in die Serie. Und an Prototypen verdient man einfach kein Geld.“

Die Lehre war, sich nicht von einer Industrie abhängig zu machen und sich auf seine Kernkompetenzen zu besinnen: Stahl in jeder Form bearbeiten. Die Danziger Werft lieferte damals noch spektakuläre Rohbauten aus, wie etwa auch die Combindock-Schif-

fe an die Bremerhavener Lloyd-Werft. Den Auftrag wiederum hatte die Lloyd-Werft von der Bremer Reederei Harren & Partner bekommen. Peter Harren lachte bei der Auslieferung damals nur über den im Vergleich zu Fernostbauten 30 Prozent höheren Endpreis: „Ich brauche die Schiffe jetzt und kann sie vom Helgen weg für wieder 40 Prozent mehr verkaufen.“ Doch mit der Finanzkrise wurde dieser Traum von einer Wiederauf-erhebung europäischen Großschiffbaus abrupt beendet.

„Wir haben gerade wieder 540 Tonnen an Stahlsegmenten für einen Schiffsneubau gefertigt. Wir können das noch und pflegen auch diese technischen Fähigkeiten und unsere Kontakte in den Schiffbaumarkt. Aber wir konzentrieren uns auf andere Felder“, berichtet Zaczeniuk. In diesen Tagen präsentiert Stocznia Gdańk stolz ihre neuesten Investitionen in Technik: Man kann hier jetzt Turmsegmente für Windkraftanlagen mit einem Durchmesser von bis zu acht Metern bauen. „Und mit den neuen Anlagen können wir den Stahl schneller biegen, transportieren, endbearbeiten – alles. So verdoppeln wir unsere Produktionskapazitäten.“

Die Danziger Werft hat die Talsohle der Beschäftigung mit diesem Weg in die Windkraft offenbar durchschritten. Bei 1000 Beschäftigten war man auf der Werft, die einst 18.000 Männer und Frauen Arbeit gab. Jetzt wird in der Produktion wieder eingestellt. Zaczeniuk zählt die Produktionszahlen der vergangenen drei Jahre auf: 345, 575 und 700 Turmsegmente in 2015. „Wir statten die Turmsegmente dabei mit allem aus, vom Kabel bis zum Fahrstuhl. Der Kunde muss sie nur noch montieren.“ Opferringe für die Offshore-Windparks sind ein weiteres, noch relativ junges Produkt. Die Umspannplattform

für Borkum-West ist in Danzig gebaut worden. Das strategische Ziel der Danziger Verantwortlichen ist klar: „Wir wollen in ein paar Jahren für alle Bereiche rund um den Stahlbau der bevorzugte Partner der Offshore-Industrie sein.“

Solche Sätze hätte man vor kurzer Zeit auch noch in Betrieben wie Weserwind in Bremerhaven hören können. Doch Weserwind ist bankrott. Zaczeniuk weiß natürlich vom Schicksal einiger ehemaliger Mitspieler im Markt, sieht aber einige Vorteile bei den Danzigern: Beim Blick in die Halle K 1 weiß man, was er meint. Hier gibt es 65.000 Quadratmeter geschlossene Hallendecke, die Kommunisten mochten es gerne gigantisch. Und diese Betriebsstätte ist abbezahlt und so frisches Geld für die Entwicklung immer neuer Fertigungstechniken da.

Helm, Brille, Weste, Stahlkappenschuhe – ohne kommt hier kein Besucher rein. Und das Einhalten von Regeln ist nicht nur Show: „Wir haben ständig Beauftragte unserer Auftraggeber hier, die strengstens unsere Qualität und den Prozess der Fertigung auditieren.“ Draußen vor der Halle belegen die Pläne von Vestas und General Electric an den Turmsegmenten die Internationalität der Kundschaft.

Aber was ist das? Um die Ecke liegen drei brandneue Fährschiffe. Zaczeniuk winkt ab: Die gehörten zu den Neubauten der Remontowa-Gruppe und hätten nichts mit der heutigen Danzig Werft zu tun. Tatsächlich war aber auch die Remontowa-Gruppe auf der Werftinsel Ostrów vor 30 Jahren noch Teil der Danziger Lenin-Werft. Dann wurde daraus Nothern Shipyard. Heute gehören zur Remontowa-Gruppe unter ihrem Chef Piotr Soyka 20 Firmen in einer Holding. Teile der Werftinsel sehen so aus, als hätte man hier nach dem Zweiten Weltkrieg nicht wirklich aufgeräumt. Aber folgt man den grünen Bussen voller Arbeiter, kommt man in den florierenden Teil von Ostrów: Hinter einer High-Tech-Pforte und herausgeputzten alten Maschinenhallen steht ein neuer Glas-Tower kurz vor seiner Einweihung als neues Hauptquartier. Hier wird Geld verdient. Man hat im Markt überlebt, und das will man auch zeigen.

Beim Blick auf die Luftbilder in der Vorstandsetage fühlt man sich an die besten Bremerhavener Zeiten erinnert: Remontowa ist praktisch ein kleiner Werftenverbund

mit einer Tochter für Schiffsreparaturen und Umbauten und einer für Schiffsneubauten. Dock reiht sich an Dock und Neubauten an den Kajen – man muss zweimal hinsehen, um die Unterschiede zu den Bremerhavener Dockbetrieben, BVT und der Lloyd Werft, zu ihren besten Zeiten zu sehen. Firmensprecher Grzegorz Landowski erzählt bei der Fahrt über das riesige Gelände, dass man es hier schafft, westeuropäische Qualität zu Fernostpreisen zu bieten. Tatsächlich sind an diesem Tag alle sechs Trockendocks der Remontowa Shiprepair Yard belegt, und sechs weitere Schiffe in allen Größen warten davor oder werden an der Kaje bearbeitet. 200 Schiffe bearbeitet die Reparaturwerft pro Jahr im Durchschnitt.

„Wenn man genau hinschaut, sind wir eigentlich schon 1957 als Reparaturwerft für den gesamten Ostblock entstanden. 2001 wurde das alles hier erst privatisiert“, erzählt Landowski, der selbst Geschäftsführer der Remontowa-Medienfirma Temat ist. Die Gründung geht gar auf das Jahr 1891 zurück – als Teil der Schichau-Werke, die man auch in Bremerhaven noch gut kennt.

Heute beschäftigt eine andere Remontowa-Tochter mehr als 200 Konstrukteure, alles studierte „Naval Architects“. Landowski erzählt über 3-D-Computerprogramme in der Konstruktion und die Funktionsweise moderner Schiffsentschwefelungsanlagen, für die Remontowa Weltmarktführer sei: „Man muss sich klar machen, dass viele Reeder heute gar nicht mehr einschätzen können, was sie al-

les noch aus ihren Schiffen machen können und wie man sie verbessern kann.“ Remontowa berate sie und baue dann die Komplettlösungen. So hat man als eine der größten Reparaturwerften Europas am Markt bestanden.

Aber das Neubaugeschäft läuft ähnlich gut: An der Ausrüstungskaje ist kein Platz mehr frei: Drei Fähren für British-Columbia seien kurz vor der Ablieferung, erzählt Landowski. Die schicken High-Tech-Schiffe liegen neben kleinen Marineschnellbooten und einem eisgehenden Mehrzweckfrachter. Eines ist Landowski bei diesem Anblick wichtig: „Wir sind hier keine Billigwerft. Aber andererseits eben in der Lage, die komplexesten Aufträge umzusetzen.“ Auch das würden sie in Bremerhaven so sagen – mit dem Unterschied, dass in Danzig wirklich kein Schiff mehr an die Kajen passt.



Grzegorz Landowski



Adam Zaczeniuk



Der Werftenverbund Remontowa fertigt unter anderem High-Tech-Fähren für British-Columbia.