# Mit einer Münze fängt es an

10.09.2017

denn so beginnt nach alter Tradition die Kiellegung eines Kreuzfahrschiffes in der Meyer Werft in Papenburg an der Ems. Die Münze aus dem Land des Auftraggebers wird auf die Vorrichtung für die erste Baugruppe gelegt. Dieser Vorgang wurde bereits elfmal angewandt. Zwei Schiffe pro Jahr werden gebaut, und so ist die Auftragslage bis 2024 gesichert. Die IMV Hannover war Gast beim Berufsausbilderverband Niedersachsen e.V. bei einer exklusiven Besichtigung, die nicht der normalen Besuchertour entspricht. Wir durften direkt zu den Maschinen in der Fertigung, wobei die Produktion gerade still stand. In einem Kurzvortrag durch den Kollege Frank Dreyer von der IMV Ostfriesland-Papenburg e.V. wurde die Geschichte der Meyer-Werft dargestellt. Das Unternehmen wurde 1795 gegründet und befindet sich in siebenter Generation im Familienbesitz. Zur Zeit sind 3300 Mitarbeiter in Deutschland tätig und am Standort gibt es 57 Auszubildende. Es werden verschiedene Subunternehmen mit entsprechend benötigten Gewerken eingesetzt. In der Region ist die Werft der größte Arbeitgeber. Beim Weg in die erste Halle überraschte die Teilnehmer die Größe einer Einheit, die aus einem Tochterunternehmen in Polen kommt und auf den Einbau wartet. Auch kommen verschiedene Baugruppen aus Torku und Rostock. Mit dem Brennen der ersten Stahlplatte beginnt der Bau eines Schiffes. Die Stahlplatten sind Plasma gebrannt, erhalten eine Kennzeichnung, die einmalig ist und den Weg bis zum Endprodukt bestimmt. Die Außenhaut eines Schiffes besteht aus 12mm dicken Platten, die eine extreme Genauigkeit von 0,01mm haben. Dabei wurde erklärt, wie die großen Laserbrenn-und Schweißeinheiten funktionieren. So werden Stahlplatten zu Paneelen zusammengeschweißt und sind die Vorstufen zum Blockbau. In einer durchaus bemerkenswerten Tagestaktstraße wird nach einem Q-Plan aus Stahlplatten mit Profilen eine Sektion, die mit Elektrik, Leitungen usw. ausgestattet ist. Je nach Größe des Schiffes werden dann aus den Sektionen ein Block. Diese riesigen Blöcke

können bis zu 800Tonnen wiegen und werden dann zusammengeschweißt. Dank der Computertechnik passen die Blöcke Millimeter genau zusammen. Bereits in der Konstruktionphase werden durch einen Virtual Reality-Raum Qualität und Passgenauigkeit der Teile ständig verbessert. In Hallen, die teilweise mehrere hundert Meter lang sind, wird der Block mit den

verschiedenen Einheiten wie z.B Bad, Treppen, Technikräumen, Motoren, Wassergewinnungsanlagen usw. bestückt. Dieser Block wird dann von Außen fertig gestrichen und mit den Außenaufbauten versehen. Diese werden dann in den gefluteten Trockendocks wird der Block zusammengeführt und geschweißt. Wir konnten noch den ausgedockten Luxusliner „World Dream“, (335m lang und 40breit), beim Aufsetzen des Schornsteines beobachten.

Abgesehen von der technischen Herausforderung und den logistischen Problemen (wie Stauung der Ems zwecks Überführung in die Nordsee), waren auch die wirtschaftlichen Aspekte sehr interessant. Auch wenn keine genauen Summen genannt wurden, so kosten große Kreuzfahrtschiffe durchaus bis zu 1 Mrd. Euro und teilweise noch mehr. Daher werden auch Schiffe je nach Fertigstellung eines Produktionsabschnitts bezahlt (wie z.B. beim Hausbau).

Der Kollege Frank Dreyer hat uns sehr gut geführt und blieb keine Antworten schuldig. Auch unsere Gäste haben sich sehr wohl gefühlt. Diese Besichtigung war sicher das Highlight des Jahres 2017.

S. Offer-Heckmann, B.Paschke