

"Neptun" und die Wende. T. 2

Hückstädt, Harald

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Hückstädt, H. (1993). "Neptun" und die Wende. T. 2. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 16, 277-320. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52552-8>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

»NEPTUN« UND DIE WENDE

Teil II

VON HARALD HÜCKSTÄDT †

Am 3. November 1993 ist Dr. rer. nat. Harald Hückstädt im Alter von nur 60 Jahren verstorben, mitten aus einer Reihe von Publikationsplänen heraus. Er war zwar von Beruf Chemiker, hatte sich aber in seiner Freizeit seit vielen Jahren der Erforschung von Schifffahrt und Schiffbau im 19. und 20. Jahrhundert an den Ostseeküsten verschrieben, insbesondere in Rostock. Einige seiner Arbeiten sind im Laufe der Jahre im »Deutschen Schifffahrtsarchiv« veröffentlicht worden, so über Alfred Tischbein (1987), über die Fährverbindung Warnemünde-Gedser (1990, 1991) und die Neptun-Werft (1992 und im vorliegenden Band). Seit längerem wird eine große, gemeinsam mit Hans-Günther Wentzel verfaßte Arbeit Hückstädt's über die Rostocker Dampfer zur Publikation in der Reihe »Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums« vorbereitet, die 1995 erscheinen soll.

Das Deutsche Schifffahrtsmuseum hat in Harald Hückstädt einen engagierten Förderer verloren und die Redaktion einen Autor, mit dem wir gern zusammengearbeitet haben.

✱

Wir müssen begreifen, daß unsere ... bestehenden Arbeitsmethoden zum Teil veraltet sind, wenn sie sich auch jahrzehntelang bewährt haben und ... daß neue Arbeitsmethoden nötig sind, um zusätzliche Leistungssteigerungen zu erreichen.

Dieses Statement ist nicht etwa auf die heutigen Probleme der Rostocker Werften gemünzt, sondern es stammt aus dem Jahre 1949!

Am 5. Februar 1949 geht zum ersten Mal das Organ der SED-Betriebsgruppe Schiffsverwerft »Neptun« in Druck, betitelt »Der Kampf«. Die Lektüre dieser Hefte berührt heute eigenartig, denn dort wird beschrieben, wie die Belegschaft in das im Aufbau befindliche kommunistische System hineingelockt, hineingepreßt werden soll. Aber auch die tatsächlichen Schwierigkeiten dieser Anfangszeit nach dem verlorenen Krieg, der gute Glaube, der Aufbauwille, die Not und der Mangel werden deutlich. Was aber am stärksten betroffen macht, ist die Aktualität der Parolen. Zum Vergleich hier eine Aufforderung aus dem Jahre 1992: ... *wenn es um Qualitätsarbeiten geht, sollte man sich immer die Frage beantworten: Sind wir die Besten? Nicht der gute, sondern der sehr gute Qualitätsstand muß das Ziel sein.* Sollte nach 40 Jahren ein hoher Qualitätsstand der Arbeit nicht so selbstverständlich sein, daß es keiner Parolen mehr bedarf? Haben wir es noch immer mit den Sorgen und Problemen der Anfangszeit zu tun?

Unendlich viel hat sich seit 1949 geändert. Aber ebensoviel bleibt noch zu tun. Die ostdeutschen Betriebe, nicht nur die Werften, stehen vor einem neuen Anfang, wenn auch nicht im gleichen Sinn wie damals. So sind die Zitate nur scheinbar vergleichbar.

Doch legen wir dies Problem zu den Akten. Ich will vielmehr wieder die Betriebszeitung der letzten Monate, den »Neptun-Warnow-Kurier«, zur Hand nehmen und sehen, wie mit seiner Hilfe und einigen anderen Informationen das Geschick der Rostocker Werften nach ihrer Fusion weiterverfolgt werden kann. Zeitungspapier ist geduldig, aber auch vergänglich. In kurzer Zeit wird über die jetzigen Ereignisse nur noch wenig bekannt sein, Schlag-



*Der leere Helgen der
Neptunwerft. Foto: Reinhard
Kramer*

worte und Klischees werden das Bild dieser Zeit prägen. Vielleicht bleibt dann in diesen Zeilen ein wenig Information erhalten.

Am 21. Juni 1991 endet die Geschichte der Rostocker Neptunwerft, nachdem dies Schiffbauunternehmen wenig länger als hundert Jahre unter diesem Namen firmiert hat. An diesem Tage bildet sich durch Fusion mit der Warnow-Werft in Warnemünde das neue Unternehmen »Neptun-Warnow-Werft GmbH«, Rostock. Ein Tag sehr gemischter Gefühle! Das neue Unternehmen soll unter veränderten organisatorischen Umständen die Arbeit der zwei alten fortführen. Man verspricht sich eine Zusammenfassung und Straffung der Produktion, Rationalisierung, Vermeidung von Doppelarbeit und vieles mehr. Die Arbeit wird jetzt unter den beiden Standorten aufgeteilt; auf dem Platz der alten Neptunwerft in Rostock sollen keine neuen Schiffe mehr entstehen. Das letzte Schiff dort ist die *KAPITAN MOSHCHINSKY*, am 29. Juni 1991 unter der Nummer 465 vom Stapel gelaufen. In Zukunft werden hier vor allem Reparaturen und Diversifizierungsarbeiten stattfinden. Neue Schiffe werden jetzt nur noch im Standort Warnemünde gebaut. Es gibt dort mehr Platz und mehr Wasser, und wie in der Vergangenheit können mehrere Schiffe gleichzeitig gebaut werden.

Die Geschäftsführung der neuen Neptun-Warnow-Werft wird durch drei Namen repräsentiert: Erwin Kleba (Vorsitzender), Horst Hoffmann und Steffen Rockmann.³ Erwin Kleba ist Jahrgang 1929, begann seine berufliche Entwicklung als Rohrschlosser in der Warnow-Werft und studierte dann an der Warnemünder Ingenieurschule für Schiffbau-technik (1951–54). Ab 1966 war er Direktor für Produktion des VVB Schiffbau⁴ und ab 1. Februar 1988 Stellvertreter des Generaldirektors Jürgen Begemann im VEB Kombinat Schiffbau. Nach der Wende wird Erwin Kleba im Juni 1990 Vorstandsmitglied der DMS.

Nachdem sich die Geschäftsführung etabliert hat, muß sich auch der Betriebsrat neu konstituieren. Das geschieht durch Wahl am 27. Juni 1991, bei der aus den beiden alten Betriebsräten jeweils neun Kolleginnen und Kollegen für den Gesamtbetriebsrat nominiert

werden. Vorsitzender des neuen Gremiums wird Bernd Heydrich (ehemals Betriebsratsvorsitzender der Warnow-Werft); sein Stellvertreter Ralf Schriever kommt zur Wahrung des Proporztes von der Neptunwerft.

Beim letzten Stapellauf am Standort Rostock nennt Geschäftsführer Steffen Rockmann in seiner Rede die Ziele des Unternehmens: *Die neue Geschäftsführung verfolgt mit aller Kraft das Ziel, am Standort Warnemünde einen modernen und konkurrenzfähigen Schiffsneubau aufzubauen, dabei eine gesunde Mischung zwischen Fracht- und Spezialschiffbau zu sichern, am Standort Rostock stabile Produktionslinien für Schiffsreparaturen und -umbauten und für Diversifikationen zu installieren und in Industrieparks hier auf dieser Seite der Warnow [der Rostocker Seite, Hü.] und im Bereich Gehlsdorf effektive mittelständische Unternehmen anzusiedeln. Diese Vision zu verwirklichen braucht Zeit, konzentrierte Arbeit und Optimismus.*

Mit der Formulierung *eine gesunde Mischung zwischen Fracht- und Spezialschiffbau* schneidet Steffen Rockmann eines der Probleme an, denen sich das fusionierte Unternehmen sogleich gegenüber sieht. Auf dem Papier lassen sich Firmen leicht miteinander verschmelzen. In der Praxis geht es nicht immer so einfach.

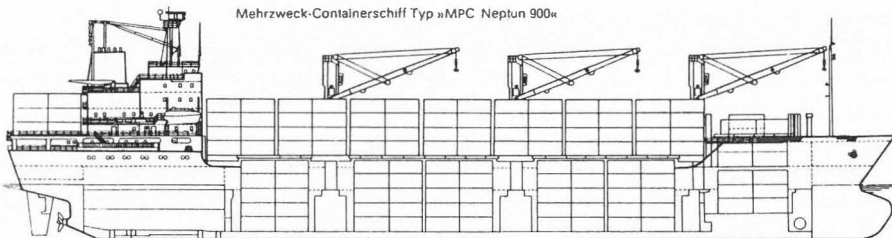
Die Warnow-Werft hat standardisierte Frachtschiffe bisher mit nur relativ wenigen Varianten in großer Stückzahl gebaut.⁵ Man kennt sich daher vielleicht eher als bei Neptun mit rationeller Serienfertigung aus. Anders hingegen steht es mit konstruktiver Flexibilität. Hier hat wahrscheinlich die Neptunwerft in der Vergangenheit die Nase vorn gehabt und ein wesentlich größeres Know how erworben. Auf ihrem Produktionsprogramm standen nicht nur Frachtschiffe verschiedener Art vom Kümo bis zum Containerschiff, sondern auch Eisenbahnfähren, RoRo-Schiffe, Bagger, Forschungsschiffe und sogar Marineversorger; alles in allem eine höchst konstruktionsintensive Arbeit.

Wenn nun das Programm der neuen Werft hieran anknüpfen soll, müssen entweder die Kollegen in Warnemünde manches dazulernen, oder ein Teil der Rostocker Belegschaft muß nach Warnemünde gehen. Das sind keine Unmöglichkeiten, aber hier an erster Stelle muß sich der Wille zur nunmehr gemeinsamen Arbeit bewähren. Daß man nicht einfach ein Schiffbauprojekt von einem anderen Standort übernehmen kann, beweist die Nummer 466, der nächste MPC 900, der nicht mehr in Rostock, sondern in Warnemünde auf Stapel gelegt wird.

Dem »Neptun-Warnow-Kurier«, dessen Äußerungen als Organ der Geschäftsleitung als »ausgewogen« gelten können, entnehmen wir folgende Kommentare:

Auf Helling I befindet sich das Objekt 466 (MPC Neptun 900). Baubeginn war im Juli und einen Monat später schon die Kiellegung. Der Bau dieses Schiffes – als Schiffstyp vom Standort Rostock übernommen – läuft nicht ganz reibungslos.

Unterschiedliche Schiffbautechnologien sind die Ursache dafür. Eine Überarbeitung der



Das von der Neptunwerft entwickelte Containerschiff MPC Neptun 900 (Multi Purpose Carrier). Aus: 140 Jahre Eisenschiffbau in Rostock

Brennvorlagen ist deshalb unbedingt erforderlich fürs nächste Schiff dieses Typs. Jetzt gilt es, so schnell wie möglich die gegenüber dem Hellingmontageplan entstandenen Rückstände aufzuholen.⁶

So einfach, wie es im Anfang aussah, ist es nicht. Was in Rostock in bewährter Manier schiffbaulich gefertigt wurde, muß in Warnemünde nicht ebenso funktionieren.

Es hat sich gezeigt, daß die technologischen Abläufe im Standort Rostock und im Standort Warnemünde wesentlich voneinander abweichen. Hinzu kommt noch, daß auch die Montageabläufe, angefangen von der Sektionsfertigung bis zur Helling, ganz anders geartet sind. Es gab Probleme beim Ausrichten der Sektion, bestimmte übliche Hilfsmittel, die in Warnemünde der Produktion zur Verfügung gestellt werden, waren nicht vorhanden.

Fünf generelle Punkte mußten von der produktiven Seite her geklärt werden. Einmal, daß im Standort Rostock der Flachstahl mit auf der Brennvorlage verschachtelt war; in Warnemünde dagegen wird gekaufter Flachstahl verwendet.

Viele Kleinstteile sind auf den Brennvorlagen, die in Warnemünde wieder auf anderen Maschinen mit Schablonen gebrannt werden. Eine Reihe von Bauteilen hat zusätzliche Stöße, wo in Warnemünde vom Grundsatz her breite Platten eingesetzt werden, um Nähte zu sparen. Es gibt weiterhin eine andere technologische Reihenfolge im Bauablauf in beiden Standorten, wonach die Bauteile gebrannt werden. So ergab es sich, daß Teile schon fertig waren, die im Warnemünder Standort erst zu einem späteren Zeitpunkt gebraucht wurden, andere noch nicht gebrannt waren, die benötigt wurden. Wieder andere Teile, wie beispielsweise Lukensäule und Wohnraumsektion, werden noch im Rostocker Standort gefertigt. Insgesamt mußten über 70 Zeichnungen verändert und neue Transportösenpläne erstellt werden.⁷

Hier drängt sich der Eindruck auf, daß die Bauübertragung auf die leichte Schulter genommen wurde, daß es an der Vorbereitung mangelte und daß man sich darauf verließ, es werde schon »irgendwie gehen«. Aber zwischen den Zeilen findet man auch andere Gründe für die Umstellungsschwierigkeiten. Die Wertzeitung befragt Horst Gralki, den Bauleiter des letzten MPC 900 auf der Neptunwerft: *Was raten Sie als Bauleiter ihren Kollegen in Warnemünde, wo das Schiff MPC Neptun 900 als Serie ja weitergebaut wird? Antwort: Was soll man groß raten? Jeder muß seine eigenen Erfahrungen machen. Ähnliche Schiffe wurden in Warnemünde bisher auch gebaut. So ist die Umstellung auf den MPC wohl nicht allzu groß. Außerdem wächst die Erfahrung ja mit der Bauphase.⁸*

Das heißt im Klartext: Laß die man machen, sollen sie sehen, wie sie zurechtkommen, wenn sie uns unbedingt unser Schiff wegnehmen wollen. Es ist wohl noch viel Einsicht vonnöten, bis aus zwei Werften eine wird. Menschlich nur zur verständlich, aber wirtschaftlich?

Wir haben mit diesem Exkurs den Ereignissen schon ein wenig vorgegriffen. Es geht ja nicht nur darum, den Schiffbau zu rationalisieren. Mindestens so wichtig wie der Schiffbau sind alle Fragen, die mit der Belegschaft zusammenhängen. Hier hat man nach der Fusion die Dinge noch längst nicht im Griff.

Am 28. August 1991 lädt Geschäftsführer Erwin Kleba Abteilungsleiter, Ingenieure und Meister sowie die Betriebsratsvorsitzenden zu einer Diskussionsrunde ein.⁹ Worum geht es? Die gemeinsame Werft soll am Jahresende 1991 nur noch 5211 Mitarbeiter haben. Es gibt ein klares Konzept der Geschäftsleitung, das mit dem Betriebsrat abgestimmt ist. Darin ist genau festgelegt, wieviel Arbeitsplätze im Neubau, in der Reparatur, in der Diversifikation und den allgemeinen Diensten benötigt werden. Nur ist noch nicht ausgemacht, wer dann an welchem Arbeitsplatz und -standort beschäftigt sein wird. Im Interesse der Effektivität sollten natürlich die besten Fachkräfte dem Unternehmen erhalten bleiben. Da aber hapert es schon jetzt. Zum Beispiel werden in Warnemünde 155 feste Arbeitsplätze

verschiedener Berufsgruppen angeboten, insbesondere Schweißer und Schiffbauer. Am Standort Rostock hingegen sind 14 junge Facharbeiter der Gruppe Schiffbau in Kurzarbeit. Wann werden sie nach Warnemünde versetzt? Es läuft ein achtmonatiger Umschulungskurs zum Schweißer und Schiffbauer, um diese Berufsgruppe für die Zukunft zu stärken. Aber die Resonanz ist gering, obwohl viele Mitarbeiter in Kurzarbeit sind und in ihrem Beruf keine Chance haben. Ist das Vertrauen in den Schiffbau so gering geworden? Oder hat man in den vergangenen Monaten zu schnell und undifferenziert entlassen, um festgesetzte Sollzahlen zu erreichen?

Mal sehen, wie es wird, sagt der Schweißer Rinaldo Speck. *Aber viele junge Leute hauen ab. Keine Perspektive!*

Hinsichtlich der neuen Lohntarife besteht die Vereinbarung, ab 1. April 1991 die Tarife von Schleswig-Holstein im Prozentverhältnis zu übernehmen. Im Prinzip ist es (für Warnemünde) geschafft.¹⁰ Aber so leicht geht das nicht über die Bühne. Es gibt 1534(!) Einsprüche. In einer paritätisch besetzten Kommission wird jeder Einspruch mit Sachverstand behandelt. Doch nicht immer geht es positiv für den Arbeitnehmer aus, denn es fehlt auch nicht an überspannten Forderungen. Die schlimmste Hypothek der fusionierten Werft aber sind die Kündigungen, die zum Jahresende ins Haus stehen. Jeder weiß das und jeder hofft, daß es ihn nicht treffen möge. Doch wer glaubt schon an Wunder? Im Standort Warnemünde sind 533, im Standort Rostock gar 3026 Arbeitsplätze verschiedener Art betroffen, um auf die Gesamtbelegschaft von 5211 zu kommen.¹¹

Diese Zahlen gründen auf dem Konzept der DMS vom 21. Mai 1991, welches Bestandteil des Sanierungsprogramms ist, das die Holding vorgelegt hat. Der Gesamtbetriebsrat hat diesen Plan nach Gesprächen mit der Treuhand und nach der Entscheidung des Verwaltungsrates der DMS am 13. September 1991 mit unterschrieben. Er tat es nach eigener Aussage deshalb, weil das Sanierungskonzept die Erhaltung der Werftstandorte vorsieht und unter Berücksichtigung gewisser EG-Vorschriften von der Treuhand begleitet wird.

Ein wesentlicher Bestandteil dieser Vereinbarung ist ein Sozialplan, der aus der gemeinsamen Vereinbarung von Treuhand, DGB und DAG hervorgegangen ist. Die Formel für die darin vorgesehene Abfindung im Fall der Kündigung lautet: $\text{Abfindungssumme} = 4 \times \text{Betriebszugehörigkeit} \times \text{Lebensalter} \times \text{Faktor}$. Der Faktor wird vom Lebensalter bestimmt und beträgt bis zum 39. Lebensjahr 0,8, vom 40. bis zum 44. Lebensjahr 1,0, vom 45. bis zum 48. Lebensjahr 1,2 und über 48 Lebensjahren 1,3. Hieraus errechnen sich Beträge von durchschnittlich 5000,- DM, sehr geringe Summen also. Bernd Heydrich, der Betriebsratsvorsitzende, sagt dazu: *Wir hoffen, daß auf der Basis der bei allen Kündigungen eingelegten Widersprüche des Betriebsrats die Geschäftsführung noch einmal ihre Kündigungsabsichten überprüft und unter Berücksichtigung sozialer Aspekte und der vorliegenden Widersprüche bestimmte Kündigungen aussetzt.* Aber was geschieht mit denen, deren bisheriger Arbeitsplatz verschwunden ist und denen der Widerspruch des Betriebsrats nicht hilft?

Am 22. August 1991 gründet sich endlich die Beschäftigungs- und Qualifizierungsgesellschaft »Neptun« mbH (BQG). Sie soll »freigesetzte« Arbeitnehmer der Neptun-Warnow-Werft übernehmen und eine soziale Abfederung der Personalreduzierungen ermöglichen. Ihr Ziel ist, Arbeitnehmer durch Fortbildungs- und Qualifikationsmaßnahmen so zu fördern, daß sie baldmöglichst in ein anderes festes Arbeitsverhältnis übernommen werden können. Sie will versuchen, bei Arbeitnehmern im mittleren Alter und mit schwer vermittelbaren Berufen den sozialen Abstieg zu verhindern oder zu mildern, und will außerdem die Arbeitnehmer mit zeitlich begrenzten, sinnvollen Arbeiten zu vollen tariflichen Löhnen beschäftigen, dabei konkrete Aufträge mit terminlicher Verantwortung erfüllen und so Projekte durchführen, die später in sich selbst tragende mittelständische Unternehmen

umgewandelt werden können. Man ist sich durchaus darüber im klaren, daß diese Arbeitsplätze nicht auf Dauer subventioniert werden dürfen.¹² Trotzdem reißen die Stimmen nicht ab, die durch das Projekt eine Erschwerung für viele neugegründete kleinere Privatunternehmen und eine Wettbewerbsverzerrung befürchten. Das Problem ist, wie alles in diesem Umfeld, nicht einfach zu lösen.

An sinnvollen Arbeiten für die BQG »Neptun« ist kein Mangel. So will man ein ehemaliges Wohnschiff der Volksmarine zu einem Hotelschiff umbauen; man hat vor, eine Pilotanlage zur Leichtmetallverarbeitung mit rechnergestützter Konstruktionsanlage einzurichten; mit Hilfe von ABM-Kräften sollen 5000 Autos jährlich umweltgerecht demontiert und entsorgt werden; auf dem Gelände der beiden Werftstandorte möchte man Flächensanierung betreiben, um die Flächen neuen Industriebetrieben zur Verfügung stellen zu können; Schiffsrecycling ist ein ganz neues Gebiet, auf dem nur wenige Erfahrungen vorliegen, das aber durch die vielen ausgemusterten Fahrzeuge nach der Wende hochaktuell ist und zudem marktwirtschaftliche Chancen haben soll. Fassaden- und Wohnraumsanierungen, der Bau einer Biogasanlage und die Wiederherstellung des ehemaligen Bäder- und Ausflugsschiffes *UNDINE* sind weitere Arbeitsvorhaben. Mit der *UNDINE* hat die BQG allerdings Pech; sie geht Ende November zur Jöhnk-Werft nach Hamburg, die angeblich ein billigeres Angebot gemacht hat.¹³ Angesichts der ABM-Kräfte in der Qualifizierungsgesellschaft ist das wohl ein vorgeschobenes Argument. Aber das Projekt läuft dennoch langsam an.

Natürlich ist allen klar, daß Unternehmungen wie die BQG nur ein Notpflaster sind. Viel wichtiger ist die langfristige Zukunft der Werftindustrie in Rostock-Warnemünde und darüber hinaus in ganz Mecklenburg-Vorpommern.

Alles was zu diesem Thema gesagt wird, geht von zwei möglichen Positionen aus: der De-facto-Verstaatlichung der Werften einerseits oder der konsequenten Privatisierung im Sinne der Freien Marktwirtschaft auf der anderen Seite.

Aber so deutlich wird oftmals nicht argumentiert. Zu verwoben sind die Interessen, zu stark die Sachzwänge. Zwischen den Vorständen von DMS und Treuhandanstalt sind Pläne entwickelt worden, denen auch der Treuhand-Verwaltungsrat am 13. September 1991 zustimmt. Danach soll das schon vorliegende Unternehmenskonzept der DMS die Grundlage der Zukunftsplanungen sein und von der Treuhand konstruktiv begleitet werden. Dieses Konzept räumt der Privatisierung der Werften und ihrer Zulieferbetriebe Priorität ein. Der Treuhand-Verwaltungsrat appelliert am 13. September zum wiederholten Mal an den deutschen Schiffbau, bei diesen Privatisierungsplänen mitzuwirken und damit das Gewicht des deutschen Schiffbaus in der Welt zu stärken. Ferner äußert man die Hoffnung, auch ausländische Investoren für ein Engagement an der Ostsee zu interessieren.¹⁴

So ganz entspricht dieses Statement nicht den Wünschen der DMS. Deren Bemühungen zielen eigentlich darauf hin, der ostdeutschen Küstensektion einen »ernstzunehmenden Schiffbau« zu erhalten, wie sie es nennt. Dazu sollen die Werften saniert, die Schulden beglichen, die Anlagen modernisiert und die Zahl der Mitarbeiter auf ein realistisches Maß zurückgebracht werden. Anschließend erst wäre über eine Privatisierung der nunmehr rentablen Betriebe zu verhandeln. Eckpfeiler dieses Plans ist das Auftragspolster von mehr als 3 Milliarden an Aufträgen, welches die Bücher der DMS verzeichnen. Um das Ziel der Sanierung zu erreichen, soll der Verband der DMS erhalten bleiben, also ein quasi staats-eigener Schiffbaukonzern, wie gehabt. Dort fühlt man sich anscheinend sicher vor dem kalten Wind des marktwirtschaftlichen Wettbewerbs.

Im Gegensatz dazu vertritt die Treuhandanstalt von Beginn an ihrem Auftrage gemäß die Privatisierung, auch vor einer Sanierung und auch für Rostock und Warnemünde getrennt. Dagegen machen die Werftbelegschaften Druck, denn ihnen ist der Gedanke an

Einzelprivatisierung unsympathisch. Sie ziehen den Verbund unter Staatsbeteiligung vor. Unter solchen Umständen kommt die Äußerung über die »konstruktive Begleitung« der DMS-Sanierung durch die Treuhand zustande, eine Beschwichtigungsäußerung, unter der sich jeder vorstellen kann, was er mag.

Die Rostocker Werftarbeiter quittieren die Verlautbarungen der Treuhand am 13. September mit Demonstrationen. Tausende blockieren zum wiederholten Mal die Rostocker Innenstadt. Was sie von den Informationen halten, die zu ihnen dringen, drückt Detlef Schüler vom Betriebsrat so aus: *Man hat versucht, uns mit einigen beschwichtigenden Worten abzuwimmeln. Es ist ein Hohn, wie man uns seit einem Vierteljahr hinhält.*¹⁵ Noch ist nichts entschieden. Lediglich wird die DMS jetzt untergliedert. Die Werften in Wismar und Rostock und das Rostocker Dieselmotorenwerk werden in eine Zwischenholding mit dem Namen »HANSE – Schiff- und Maschinenbau GmbH« eingebracht. Ziel dieser Maßnahme ist es laut Krackow, dem Vorstandssprecher der DMS, *eine einheitliche Leitung des Frachtschiffbaus zu sichern.*¹⁶ Hatten wir nicht eben noch den Slogan von der *gesunden Mischung aus Fracht- und Spezialschiffbau* im Ohr? Gedacht ist nun wohl an ein handlicheres Stück Wertindustrie für einen möglichen Verkauf.

Überlassen wir an dieser Stelle die Zukunftsvisionen sich selbst und sehen wir, was seit der Fusion an schiffbaulicher Arbeit geleistet worden ist. Leistung, Termineinhaltung und Qualität – diese Begriffe fehlen in keiner Ausgabe der Wertzeitung, das ist noch fast wie in alten Zeiten. Aber vielleicht ist es auch wirklich notwendig, ständig darauf hinzuweisen. Bauleiter Löbel vom Neubau Nr. 403 Typ WARNOV bringt es auf den Punkt:

Frage: Sind Sie mit dem bisherigen Bauzustand zufrieden?

*Antwort: Im Prinzip ja, obwohl ich es nie bin. Es könnte und müsste manchmal besser laufen. Teilweise fehlt bei den Mitarbeitern noch das selbständige Denken und auch das kurzfristige Entscheiden. Doch ich rechne damit, daß das bald der Vergangenheit angehört ... Es muß ... so gearbeitet werden, daß man selbst mit der geleisteten Arbeit zufrieden sein kann. Dann sehe ich keine Probleme für die Zukunft.*¹⁷

Auf dem Rostocker Standort ist mit der Baunummer 465 das fünfte Schiff vom Typ MPC 900 am 29. Juni 1991 vom Stapel gelaufen. Der Schiffsnubau in Rostock ist damit abgeschlossen, aber dieses Schiff wird dort noch fertiggestellt. Übergeben wird es am 15. Januar 1992, und dies bedeutet gegenüber den ersten Bauten der Serie eine deutliche Verkürzung der Bauzeit, die auf größere Erfahrung zurückzuführen ist.

Eine Tabelle zeigt diese letzten fünf Rostocker Schiffe noch einmal im Zusammenhang:

Werft-Nr.	Name	Besteller	vom Stapel	Ablieferung
461	SERENITY	Tucker Intern. Maritime Ltd. Liberia	16. 2. 1990	8. 12. 1990
462	PROSPERITY	Tucker Intern. Maritime Ltd. Liberia	27. 7. 1990	22. 3. 1991
463	MIKHAIL TSAREV ex RODESSA	Tamworth Shipping Corp., Liberia	23. 11. 1990	27. 6. 1991
464	ALEXANDR MARINESKO	Tamworth Shipping Corp., Liberia	4. 3. 1991	11. 9. 1991
465	KAPITAN MOSHCHINSKY	Tamworth Shipping Corp., Liberia	29. 6. 1991	15. 1. 1992

Außer der Werftnummer haben die Schiffe auch Baunummern. Diese lauten in der obigen Reihenfolge: 1486/1487/1506/1507/1508.



KAPITAN MOSHCHINSKY, das fünfte und letzte Schiff der Neptunwerft vom Typ MPC-900 Neptun, im Dock der Werft. Foto: Reinhard Kramer

Drei der Schiffe tragen russische Namen, weil sie vom Besteller nach der Fertigstellung direkt an die Black Sea Shipping Company in Odessa verchartert werden.

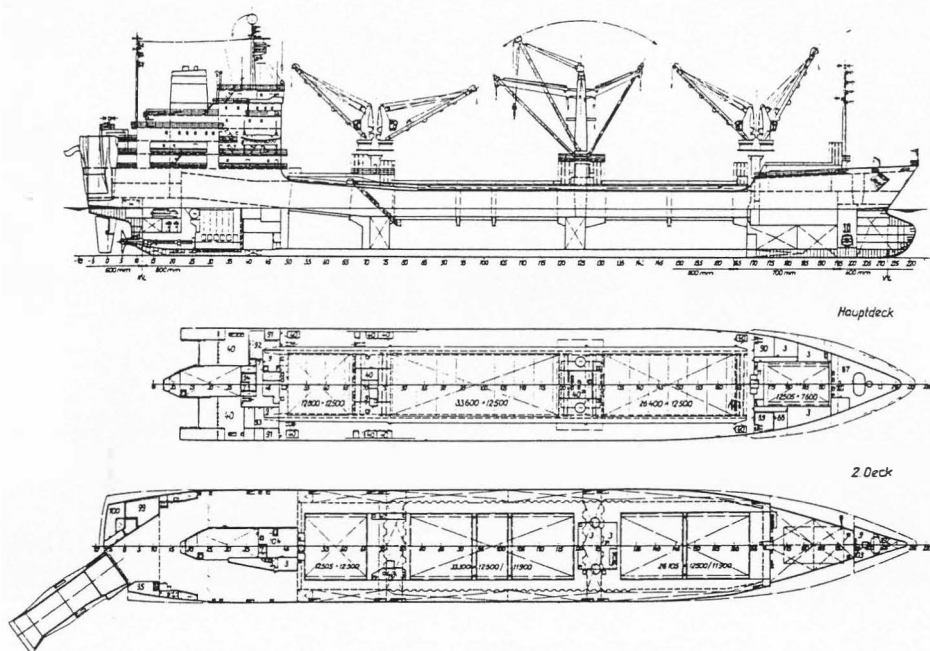
Auf der bisherigen Warnow-Werft hat man in den letzten Jahren zwei andere Schiffstypen gebaut, nämlich das LO/RO-Schiff Typ 18/II¹⁸ und das Vollcontainerschiff Typ WARNOW CS-1200. Ersteres ist ein Mehrzweckfrachtschiff, welches mit einer Winkelheckrampe ausgestattet ist und die Behandlung rollender Ladung erlaubt. Darüber hinaus können auch Container gefahren werden. Dieses Schiff wurde in enger Zusammenarbeit mit damaligen sowjetischen Institutionen speziell für deren Zwecke projektiert. Das ist jetzt ein Nachteil: Ende 1991 liegen drei dieser speziellen von der Sowjetunion bestellten Schiffe unbezahlt in Warnemünde und finden keinen anderen Käufer.

Im zweiten Halbjahr 1991 hat die fusionierte Werft folgende Neubauten in Arbeit:

Werft-Nr.	Name	Typ	Auftraggeber
402	AMERICA ex CAROLINA	Warnow CS-1200	Peter Döhle, verchartert an Arosa Marit. Co., Zypern
403	AUGUSTE SCHULTE	Warnow CS-1200	St. Francis Marit. Comp.
404	ELISE SCHULTE	Warnow CS-1200	St. Peter Navigation Comp.
405	ANNABELLA D.	Warnow CS-1400 um 40' verlängerte Version	Zypern

Von diesen vier Containerschiffen werden die Nr. 402 am 11. Juli 1991 und die Nr. 403 am 31. Oktober 1991 abgeliefert. Nr. 404 läuft am 21. Oktober 1991 vom Stapel, und die Nr. 405 hat im Oktober 1991 Kiellegung (Stapellauf am 14. Februar 1992)

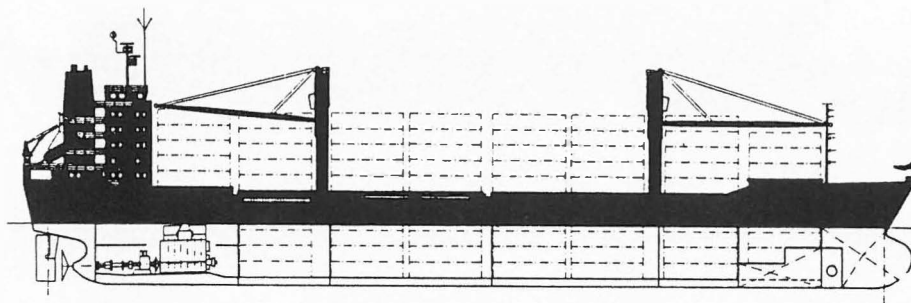
Daneben gibt es die zweite Schiffserie der Warnow-Werft, den Typ LO/RO 18/II. Hier sieht die Bilanz, wie schon gesagt, problematisch aus:



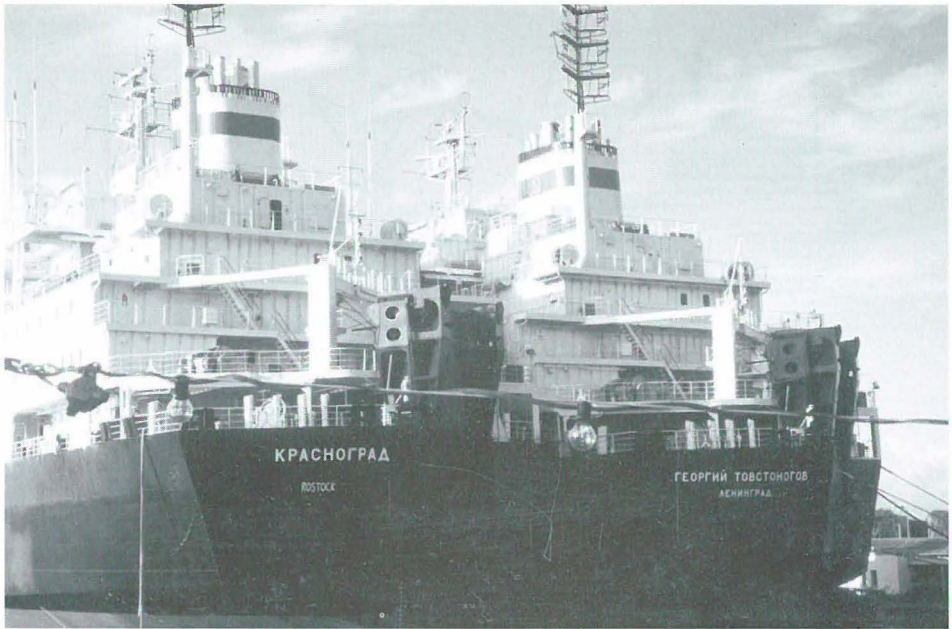
Mehrzweckschiff für die Sowjetunion, Typ LO/RO 18. Aus: Seewirtschaft 16, 1984

Werft-Nr.	Name	Typ	Auftraggeber
154	GEORGIJ TOVSTONOGOV	LO/RO 18/II	fertig, aufgelegt
155	KOVROV	LO/RO 18/II	fertig, aufgelegt
156	KRASNOGRAD	LO/RO 18/II	am 12. 9. 91 fertig, aufgelegt
157	...	LO/RO 18/II	vom Stapel am 9. 8. 91, nicht weitergebaut

Verkaufsbemühungen um diese Schiffe sind bisher erfolglos geblieben. Auch die amerikanische Marine, die anfänglich Interesse für den Mehrzweck-Typ zeigte, hat nicht zuge-



Containerschiff Typ Warnow CS-1200. Aus: Seewirtschaft 21, 1989



*Die ungewöhnliche und unterschiedliche Art der Heckbeschriftung dieser beiden Schiffe deutet schon darauf hin, daß hier nicht alles auf normalem Wege läuft – es handelt sich um zwei der insgesamt vier Auflieger von ehemals von der Warnow-Werft für die damalige Sowjetunion gebauten Schiffe. Rechts: GEORGIJ TOVSTONOGOV, links: KRASNOGRAD. Die KRASNOGRAD ist im November 1992 unter dem Namen BELOOSTROV an den Besteller ausgeliefert worden.
Foto: Harald Hückstädt 10.10.1992*



*Die zwei Auflieger KRASNOGRAD und GEORGIJ TOVSTONOGOV am Kai der Warnow-Werft.
Foto: Harald Hückstädt 10.10.1992*



Im August 1991 wurde der Weiterbau der von der Sowjetunion bestellten Objekt-Nr. 157 (LO/RO 18 II) gestoppt. Foto: Harald Hückstädt 10.10.1992

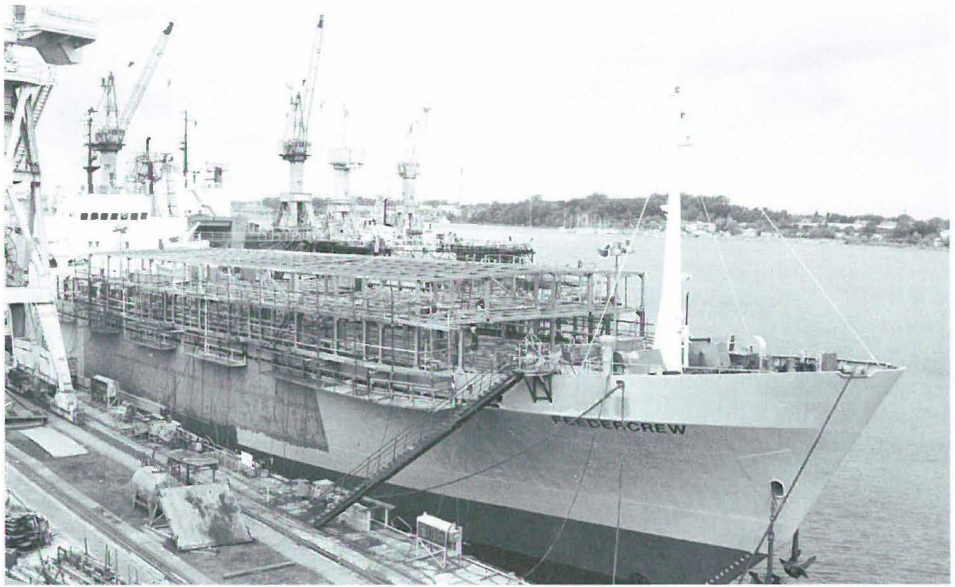
griffen. Die vorgesehenen Werftnummern 158 und 159 werden unter diesen Umständen nicht begonnen.

Besser steht es da schon mit dem von der Neptunwerft übernommenen Typ MPC 900. Mit Nr. 466 KAPITAN N. KLADKO wird die Reihe in Warnemünde fortgesetzt. Kiellegung ist am 19. August 1991 und für die folgende Nr. 467 am 21. November 1991. Die Zuschneide- und Brennarbeiten für den Bau Nr. 468 beginnen noch im Dezember 1991. Nach anfänglichen Anpassungsschwierigkeiten läuft die Arbeit glatt, und die benötigte Stundenzahl reduziert sich.

Auch die schiffbauliche Diversifikation ist vertreten. In Rostock werden die zwei »Danyard«-Sektionen 710 und 711 für Dänemark gefertigt, wobei die erste im Oktober 1991 fertig ist, die zweite dann Ende Januar 1992. Für die Werft von Gebr. Meyer in Papenburg wird nach dem letzten MPC 900 im Rostocker Standort eine 90 m lange Mittelschiffsektion für eine Autofähre aufgelegt und läuft am 16. Oktober 1991 vom Stapel. Zwei Tage danach macht sie sich auf den Weg nach Papenburg. Das ist fast wie eine Fortsetzung des Schiffbaus, die im Jahr 1992 dann, um den Ereignissen vorzugreifen, mit den Verlängerungssektionen für zwei Hapag-Lloyd-Containerschiffe ihren Fortgang findet.

Ebenfalls zur Diversifizierung zählt das große »Portcenter« für den Stadthafen Rostock, das die Einkaufssituation der Bevölkerung wesentlich verbessern hilft. Dieses Objekt ist in der zweiten Novemberhälfte auch in seinen Ergänzungen völlig fertiggestellt.

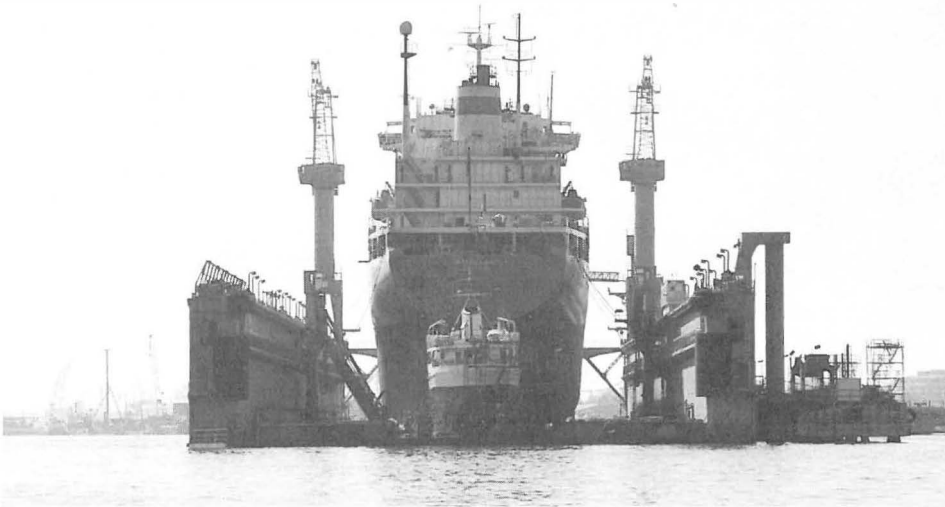
Ein anderer schiffbaulicher Tätigkeitsbereich ist die Reparatur. Schon in alten Zeiten war der Reparatursektor manchmal für die Neptunwerft von höchster Wichtigkeit, und er spielt auch heute eine große Rolle. Mit mehreren Docks kann man hier leichter zu kostendeckenden Ergebnissen kommen als im Schiffsneubau. Obwohl nach der Fusion der Rostocker Betrieb die anfallenden Reparaturen durchführen soll, erwähnt die Wertzei-



Umbau des MS FEEDERCREW zu einem Livestock Carrier im Standort Rostock, der ehemaligen Neptunwerft. Foto: Gudrun Bär

tion überwiegend Reparaturen in Warnemünde. Die Ursache dafür ist unklar, vielleicht hängt sie mit den großen Personalreduzierungen der zweiten Jahreshälfte zusammen, die Rostock stärker berühren als Warnemünde. Wie auch immer, eine Liste der Reparaturschiffe ist nicht ohne Interesse:

LORENZO	fertig Juli 1991 (?)
GREIF ex WILHELM PIECK (Brigg)	fertig zur Hanse-Sail
SUHL	fertig 1. Juli 1991
MUKRAN	fertig 3. Juli 1991
ASTRACHAN	fertig 12. Juli 1991
CHUDOSHNIK KASIAN	fertig 15. Juli 1991
GENERAL MERKVILADZE	fertig 21. August 1991
GLEICHBERG	
BLUE MASTER	24. Juli – 31. Juli 1991
SIoux	
FEEDERCREW	Umbau am Standort Rostock, neue Hauptmaschine, fertig Winter 1992
LUKHOVISTY	LO/RO 18/II, Garantireparatur, fertig 27. August 1991
GREIFF II (Schwimmkran)	fertig Ende August 1991
GOLIATH (Schwimmkran)	fertig (?)
EISVOGEL (BM-Schlepper)	
MUKRAN	
ROSTOCK (Eisenbahnfähre)	
KAHLEBERG	Umbau zur Autofähre
FEEDERSAILOR	Umbau am Standort Rostock, neue Hauptmaschine, fertig Winter 1992



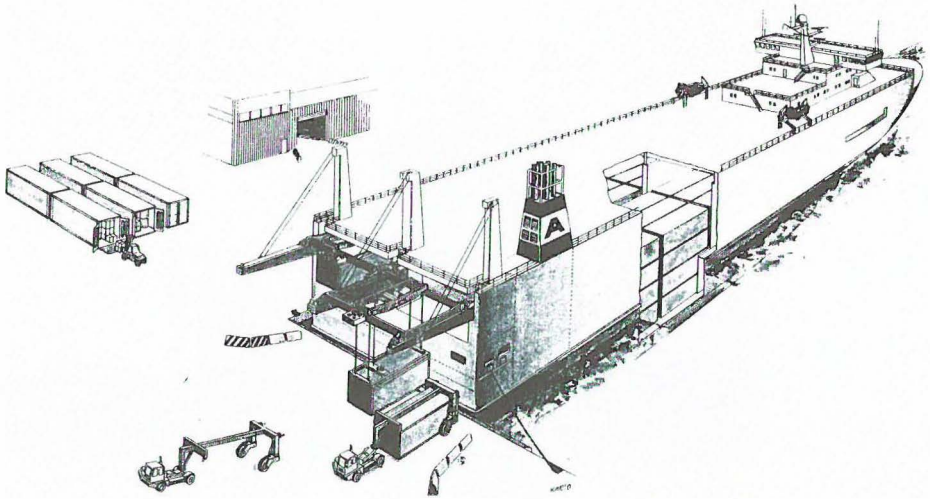
Dock II der Warnow-Werft im März 1990. Im Dock: Vorn MS OSTSEELAND II, die ehemals 1. Staatsyacht, hinten MS HAVELLAND der DSR. Foto: Harald Hückstädt

NORDHAUSEN	fertig ca. 20. September 1991
LEIBNITZ	fertig 1. Oktoberdekade 1991
NORDHOLM	fertig Ende September 1991
LÜBECK LINK (Schweden)	Kurzdockung 17. November 1991
MALMÖ LINK (Schweden)	Kurzdockung 24. November 1991
ROSTOV	Ankunft 21. November, fertig vor Weihnachten 1991
SOLSEA	Ankunft 1. Dezember 1991; ca. 3 Wochen
MUROM	LO/RO 18/II; Ankunft 15. Dezember 1991
SNESTAD	Ankunft Oktober 1991, umfangreiche Arbeiten
MALMÖ LINK	24.–31. Dezember 1991
VANGUARDIA 26 (Uruguay)	Dezember 1991
Wasserschutzboot der WSD	Dezember 1991

Insgesamt werden 1991 39 Schiffe repariert. Im November 1991 ist eine Reparaturflaute zu verzeichnen; auch kommt es vor, daß Aufträge in der Ausschreibung verlorengehen, weil Konkurrenzwerften günstigere Angebote machen, so z.B. bei MS POTSDAM.

Am 11. Dezember 1991 findet in der Rostocker Stadthalle die große Betriebsversammlung der Neptun-Warnow-Werft zum Jahresabschluß statt. Die Geschäftsführung berichtet über das abgelaufene Geschäftsjahr und die ersten Erfahrungen mit der Fusion.¹⁹ Wer solche Veranstaltungen von westlichen Unternehmen her gewöhnt ist, muß hier enttäuscht sein. Es wird viel geredet und wenig gesagt. Über die Zukunft des Schiffbaus kann Erwin Kleba, der Vorsitzende Geschäftsführer, ohnehin nichts mitteilen, aber das gilt offenbar auch für die wirtschaftlichen Daten von NWW. Zahlen über den Wert der Firma und über Soll und Haben sind schwer ermittelbar, und so beschränke ich mich darauf, die gebauten Schiffe und sonstigen erledigten Aufträge aufzuzählen, um die vollbrachte Leistung zu dokumentieren. Herr Kleba bekräftigt die Notwendigkeit, längerfristig große Aufträge hereinzuholen.

Ein Schritt in diese Richtung ist ein Auftrag aus Skandinavien über vier Spezialschiffe für



So wird das geplante CASH-Schiff (Cassette Aboard Ship) einmal aussehen. Abbildung: Prospekt der Neptun-Warnow-Werft

Holzprodukte in Großcontainern (sogenannte Kassettenschiffe).²⁰ Der Auftraggeber wird öffentlich nicht genannt, doch handelt es sich um die schwedische Ahlmark-Reederei aus Karlstad. Diese Schiffe sollen, wenn sie fertiggestellt sind, unter Rostocker Flagge fahren und den Heimathafen dann regelmäßig mit Papier- und Zelluloseladungen anlaufen.

Der Auftrag hat ein Volumen von rund 260 Mio. Mark. Er ist rechtzeitig zum Jahresende abgeschlossen worden, um die von der EG für 1991 zugelassenen Subventionen von 14,9% wahrnehmen zu können.

Für 1992 hat die Werft laut Kleba die Fertigstellung von sieben Schiffen vorgesehen, von denen einige schon angearbeitet sind. Es sollen ausgeliefert werden: drei Containerschiffe Typ WARNOV, Baunummern 404–406; drei Schiffe vom Typ MPC NEPTUN 900, Baunummern 466–468 und ein Schiff vom Typ LO/RO 18/II, Baunummer 157, das nach dem Stapellauf nicht weitergebaut worden war. Hinsichtlich der Baunummer 157 geht man davon aus, daß dieses Schiff und die übrigen Auflieger 1992 endlich mit Hilfe der Bundesregierung von den Bestellern übernommen und bezahlt werden können. Die dafür zu erwartenden Einnahmen spielen bei den Betrachtungen über die Zukunft eine große Rolle; es ist beinahe wie bei einem notorischen Schuldner, der seine Gläubiger immer wieder mit einer zu erwartenden großen Erbschaft hinzuhalten versucht.

Während beim Schiffbau die Auftragslage gut gewesen ist, konnte die Kapazität im Reparatursektor 1991 nur zu etwa 70% ausgelastet werden. Die Geschäftsführung hat diesen Aspekt analysiert und will ihn verstärkt unter Kontrolle nehmen. Dabei korrigiert man die Zielsetzung für 1992 und sieht jetzt für 1992 ein Volumen von 83,5 Mio. Mark vor gegenüber einem Istwert von 50,8 Mio. Mark 1991. Die im neuen Jahr anlaufende Verlängerung der Hapag-Containerschiffe HEIDELBERG-EXPRESS und BONN-EXPRESS stimmt in dieser Hinsicht optimistisch.

Bei der Diversifikation ist das Soll für 1991 sogar nur zu etwa 55% erreicht worden. Das wird vor allem mit dem Ausfall des Projektes »Hanse Skandinavien« begründet, welches mit 45 Mio. Umsatz nicht vertragswirksam geworden ist. Bei Einzelkalkulation sind jedoch die durchgeführten Arbeiten durchweg kostendeckend und teilweise sogar gewinnbringend

beendet worden, was aber nichts daran ändert, daß fast die Hälfte des Personals ihren Lohn umsonst erhalten hat.

Ab 1992 führt die NWW für beide Standorte eine gemeinsame betriebswirtschaftliche Abrechnung durch. Die drei Produktlinien Schiffbau, Schiffsreparatur und Diversifikation sollen eigenständige Produktparten werden. Das neue Strukturkonzept sieht eine deutliche Verringerung der Fertigungstiefe sowie eine Entflechtung der Unternehmensstruktur durch Ausgliederung von Teilbereichen vor. Die Werfttätigkeit wird sich an den beiden Standorten in Zukunft auf Werftkerngebieten vollziehen. Außerhalb dieser Gebiete liegende Grundstücke und Gebäude will man vermarkten.

Hinsichtlich der Personalsituation haben wir die zum Jahresende geplante Zahl von 5211 Mitarbeitern für die fusionierte Werft schon genannt. Tatsächlich wird sie sogar unterboten. Am 31. Dezember 1991 verfügt NWW nur noch über 5095 Beschäftigte, was sich durch eine erhöhte Zahl von Eigenkündigungen erklärt. Wieder kommt zum Ausdruck, daß von vielen die Zukunftsaussichten der Werftindustrie in Rostock offenbar schlecht eingeschätzt werden.

Es ist immer noch alles in der Schwebe. Die aufliegenden Schiffe für die ehemalige Sowjetunion zum Beispiel erinnern die Werftarbeiter jeden Tag von neuem daran. In der Zeitung »Pravda« (Die Wahrheit) setzt sich deren Korrespondent Alexander Stepanov mit diesem Thema aus russischer Sicht auseinander²¹: *Um eine Antwort auf diese Frage zu finden, mußte ich nach Rostock fahren, wo sich die Vertretung von Sudoimport befindet. Dessen Mitarbeiter zeigten sich, stellen Sie sich vor, erfreut über die Anreise des Korrespondenten – ob man auf den oberen Etagen der Macht wohl von deren Schwermut weiß?*

Die langfristigen Verträge ... wurden vor langer Zeit, noch zu Zeiten der DDR unterzeichnet. Nach Inkrafttreten der Währungsunion zwischen der DDR und der BRD mußten sie natürlich überprüft werden ... Bereits damals, als vorauszusehen war, daß der Staat nicht bezahlen kann, wurde festgelegt: Wir nehmen die Schiffe auf Kredit! Ich glaube nicht, daß diese Bedingungen die Deutschen besonders erfreut haben, aber sie sind auf sie eingegangen.

Die Schiffe nimmt Sudoimport ... für verschiedene Reedereien unseres Landes. Letztere müssen die Rubel an die Außenhandelsbank zahlen, der die westlichen Partner einen Devisenkredit einräumen. Das nennt sich bei uns »Rubeldeckung«. Und das ist der Haken: Der Rubelpreis ist jetzt so, daß die Schiffe nicht einmal von den wohlhabendsten Reedereien allein aus eigener Tasche bezahlt werden können.²²

Dann, setzen die Mitarbeiter von Sudoimport ihre betrübliche Erzählung fort, wurde ganz oben eine vollkommen vernünftige Entscheidung getroffen: Mögen die sowjetischen Käufer ihre Rubel auch in Raten einzahlen, so wie die Zahlungen für den Kredit erfolgen. Billiger sind die Schiffe dadurch nicht geworden, aber was sollten die Käufer machen, unsere Flotte ist nun einmal so alt, größtenteils noch aus den sechziger Jahren. Die Leiter der Reedereien kratzten sich am Kopf und entschieden: Wir nehmen die Schiffe, und dann kam der Putsch.

Was hat der damit zu tun, werden Sie fragen? Nach dem Putsch nämlich wurde dieser Beschluß über die Zahlung in Raten aufgehoben. Weil man das im Westen so will und weil der Staat nicht warten kann und das Geld sofort und auf einmal braucht. So konnte die Schiffe niemand mehr kaufen, mögen sie dreimal gebaut und viermal zu Wasser gelassen sein.

Nach den Worten meiner Gesprächspartner aber kann die Aufhebung des Beschlusses über die Bezahlung in Raten auch aufgehoben werden. Und werden sie sie aufheben? Wer kennt sie, antworten sie, jedoch ohne besonderen Enthusiasmus. In Moskau weiß jetzt überhaupt niemand, wer welche Entscheidung trifft, geschweige denn, wer die Folgen verantwortet.



Als die Welt noch in Ordnung schien – Serienschiffe vom Typ LO/RO 18 II für die Sowjetunion am Ausrüstungskai der Warnow-Werft. Foto: Harald Hückstädt 31.3.1990

Die Deutschen verlieren langsam die Geduld, drohen den Handel rückgängig zu machen und bestätigen, daß sie Käufer im Nahen Osten und in Lateinamerika haben. Die Mitarbeiter von Sudoimport schließen das nicht aus, obwohl sie auch stark bezweifeln, daß das nach unseren Aufträgen Gebaute Absatz findet: Diese Schiffe sind ziemlich universell, was im Zeitalter einer starken Spezialisierung nicht unbedingt ein Vorteil ist.

Wie ich aus Gesprächen mit beiden Seiten verstanden habe, haben die Deutschen bisher keine rechtliche Grundlage, von uns das Geld für die bereits fertigen Schiffe zu fordern. Aber werden sie auch weiterhin irgendetwas für solche Partner bauen? Welcher vernünftige denkende Mensch wird neue Schiffe auf Kiel legen für denjenigen, der das bereits fertige nicht bezahlen kann?

Ich frage mit unprofessioneller Naivität den Absatzdirektor der DMS Jürgen Vierling: »Sie kennen Ihre sowjetischen Kollegen schon lange, würden Sie Ihnen erst einmal die Schiffe geben, in der Hoffnung, sie würden dann schneller bezahlen?« »Früher, zu Zeiten der DDR, hätten wir das vielleicht so gemacht, doch jetzt herrscht der Markt. Das Gesetz ist klar: Ware-Geld und keine anderen Varianten«, antwortet er.

Da ist also klar – der Markt ist schuld. Aus russischer Sicht muß das so aussehen.

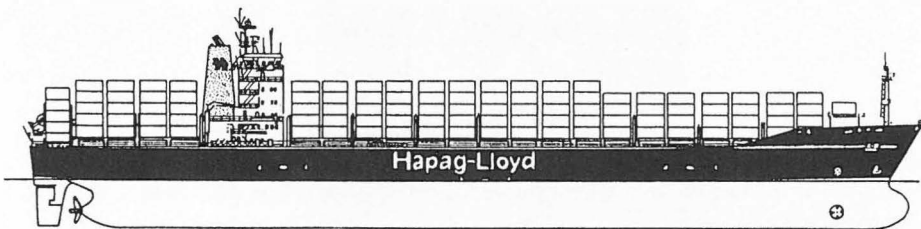
Zu Beginn des Jahres 1992 ist in Rostock die spektakuläre Verlängerung zweier Hapag-Lloyd-Containerschiffe in aller Munde.²³ Spektakulär darum, weil Schiffe dieser Größenordnung auf der Warnow bisher kaum gesichtet und weil Schiffstrennungen dieser Art von NWW bisher noch nicht durchgeführt wurden. Der Auftrag, den die Werft nach internationaler Ausschreibung für sich verbuchen kann, sieht den Einbau je einer Verlängerungssektion von 29,44 m hinter Spant 108 vor. Die Breite der Sektion beträgt 32,20 m. Die Containerkapazität der Schiffe erhöht sich dadurch um 521 TEU.

Als erstes Schiff wird am 25. März die HEIDELBERG-EXPRESS im Dock II in Warnemünde trocken gesetzt. Für den Gesamtumbau sind genau 36 Tage vorgesehen, so daß das Schiff

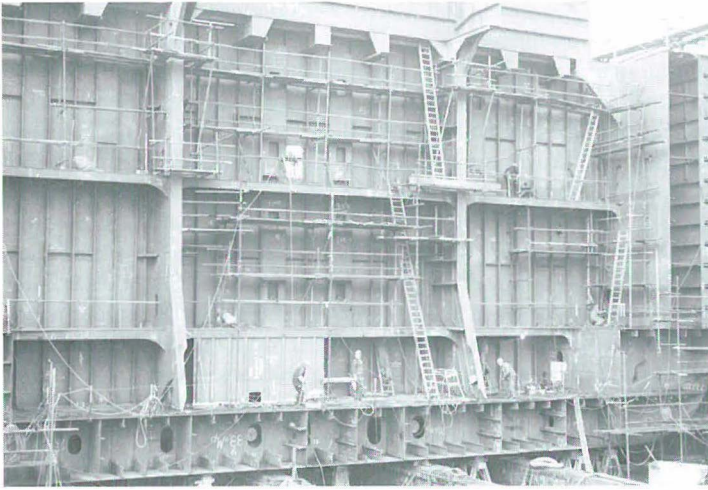
am 30. April die Werft fix und fertig verlassen soll. Dieser Zeitrahmen muß unbedingt eingehalten werden, weil die Containerschiffe in einem Verbundfahrplan laufen und nur in Abstimmung mit diesem kurzzeitig aus der Fahrt genommen werden können. Die neue Mittelschiffssektion wird am 19. Dezember 1991 im Standort Rostock auf Kiel gelegt, am 6. Januar gefolgt von der Sektion für die BONN-EXPRESS. Beide werden mit allen Einzelheiten einschließlich Verrohrung und Ausrüstung gefertigt. Exakt terminierte Ablaufpläne sorgen dafür, daß alles zur Zeit fertig ist; täglich wird der Istzustand mit dem Ablaufplan verglichen. Außerordentlich wichtig ist auch die Einhaltung der Maßgenauigkeit. Meßingenieure verfolgen diesen Parameter durch ständigen Vergleich mit zuvor erarbeiteten Meßprotokollen. Endtermin für die Fertigstellung der ersten Sektion ist der 25. März, der Tag, an dem die HEIDELBERG-EXPRESS in Warnemünde eintrifft und sofort dockt. Die nächsten Arbeitsgänge sind dann: Tanks entleeren, Tanks reinigen, Montage der Beleuchtung, Entlüftung, Schiff innen und außen einrüsten, Rohrsysteme entleeren, Kabelbahnen und E-Kabel trennen. Die Trennbereiche müssen markiert und entkonserviert werden. Der Trennschnitt ist anzudeuten. Da das Schiff in Längsspantenbauweise konstruiert ist, kann man sich dabei nicht an Querspannen orientieren; so wird die Aufgabe noch anspruchsvoller. Am 29. März erfolgt der Trennschnitt. Nun wird das Vorschiff mit einer zuvor in das Dock gebrachten Transportvorrichtung vorgezogen und nach Richtigstellung des Trimmings und Absenken des Docks ins Wasser gebracht. Am 1. April wird die Verlängerungssektion eingeschwommen, das Dock aufgetaucht, die Sektion richtig positioniert und der ganze Vorgang schließlich mit dem Vorschiff wiederholt. Anschließend werden nach Vorbereitungsarbeiten die einzelnen Schiffsteile miteinander verschweißt. Alle bei der Trennung durchgeführten Arbeiten laufen nun umgekehrt – Rohrleitungen und Kabelverbindungen sind wieder herzustellen, Tankprüfungen durchzuführen, die Stellagen zu entfernen. Schließlich wird die Konservierung neu aufgebracht. Nach einem Krängungsversuch des fertigen Schiffes muß die Kontrollfahrt am 29. April abgeschlossen sein, um die termingemäße Auftrags Erfüllung zum 30. April sicherzustellen. Bei der BONN-EXPRESS wird mit kurzer Zeitverschiebung ganz ähnlich verfahren.

Wenn diese beiden Aufträge erfolgreich gelaufen sind, hat NWW mehr als nur von dem vereinbarten Auftragswert profitiert. Ihre Mitarbeiter können, viel eher als beim herkömmlichen Schiffsneubau, am selbst durchgeführten Beispiel sehen und verstehen, worauf es bei einer erfolgreichen Werft im freien Wettbewerb ankommt, und sie können stolz auf ihre Arbeit sein.

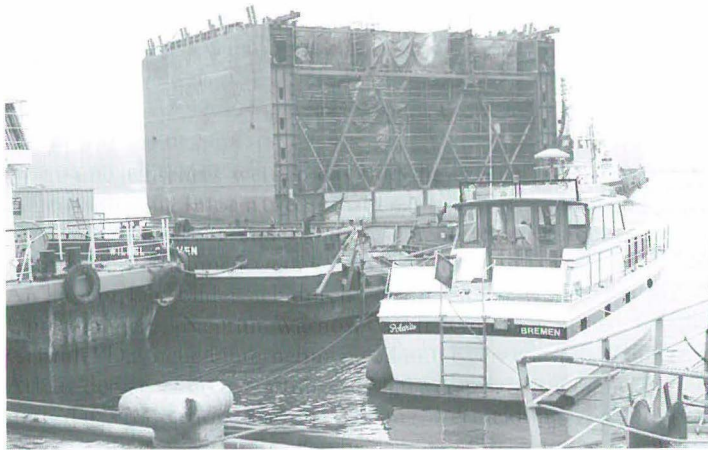
Auch die Schiffsreparaturen gehen weiter. Allerdings gelangen die Reparaturobjekte häufig nicht bis nach Rostock, sondern bleiben in Warnemünde hängen. So lesen wir in der Wertzeitung²⁴: *Nach erfolgreicher Reparatur im Standort Warnemünde sind MS SOLSEA am 10. Januar und MS FREYBURG am 11. Januar termingerecht ausgelaufen. – In War-*



Containerschiff HEIDELBERG-EXPRESS vor der Verlängerung. Aus: *Schifffahrt International* 10,1991



*Verlängerungssektion
für HEIDELBERG-
EXPRESS im Standort
Rostock auf der
Helling, Februar 1992*



*Die Sektion nach dem
Stapellauf, 2. März
1992*



*Überführung der
Sektion nach War-
nemünde, 7. März
1992*

*Alle Fotos: Reinhard
Kramer*



Foto: Reinhard Kramer

nemünde haben zur Reparatur festgemacht: von der DSR MS HAVELLAND, von der Rederi Nordö Link FS TRAVEMÜNDE LINK, von der Baltischen Seereederei MS MUROM.

In Warnemünde Dock II befindet sich seit dem 6. Januar 1992 von der Fischfangreederei ROS 333.

Indessen aber auch: Im Standort Rostock wird gegenwärtig das MS ERNST HAECKEL im maschinenbaulichen Bereich repariert.

Ob eine solche Arbeitsverteilung den gestreiften Gemütern der verbliebenen Rostocker Werftarbeiter gut tut, kann man bezweifeln. Es sieht so aus, als wollte man den Standort Rostock eines Tages als überflüssigen Ballast abstoßen, da Warnemünde die Arbeit allein schafft. Aber das sind alles nur Vermutungen, Gerüchte. Überhaupt ist alles undurchsichtiger denn je. Lange kann dieser Zustand nicht mehr anhalten. Die Werftarbeiter, seit der Wende allemal für kräftigen Rabatz gut, besetzen ab 27. Februar 1992 unter Führung der IG-Metall ihre Arbeitsstätten in Rostock und Warnemünde. Damit beginnt eine Aktion, die einer Komödie gleichkäme, wenn sich dahinter nicht eiskalte Machtkämpfe verbergen würden.

Zum besseren Verständnis blenden wir in die letzten Monate des Jahres 1991 zurück. Die unterschiedlichen Positionen von DMS und Treuhand haben wir schon erwähnt. Die DMS und ihr Vorstandssprecher Jürgen Krackow betreiben mit aller Energie eine Sanierung des ehemaligen Kombinats Schiffbau der DDR. Jürgen Krackow ist in diesem Geschäft erfahren, und seine Initiativen sind in Rostock und Warnemünde ja auch deutlich spürbar – an der veränderten Firmenorganisation zum Beispiel oder am Stellenabbau. Das Ziel Krackows ist erklärtermaßen, die Werften zu sanieren, bevor sie verkauft werden. Für die nächsten Jahre sagen Schiffsfahrtsfachleute einen Schiffbauboom voraus. Während dieses Booms eine rentable und leistungsfähige Werft zu einem guten Preis zum Verkauf anzubieten, ist Krackows Ziel. Vielleicht denkt er auch noch weiter – die Macht des Faktischen ist ja jedem Firmenchef bekannt.

Krackows Aktivitäten verschaffen ihm nicht nur Freunde. Paradoxerweise gehört auch die Treuhand zu seinen Kontrahenten, deren Entscheidung ja maßgeblich ist. Die Treuhand steht im Licht der Öffentlichkeit. Von Monat zu Monat steigt ihr Defizit in Milliardenhöhe. Zugleich geschehen Pannen über Pannen.²⁵ Bei der Gründung der Anstalt hat man in der Eile nicht jeden Mitarbeiter auf Herz und Nieren prüfen können, weder auf Kompetenz noch auf Integrität. Und nun ist man zögerlich geworden und versucht, es bei der Lösung des Werftenproblems allen Interessenten recht zu machen, um weitere böse Schlagzeilen zu vermeiden. Krackows Kurs hat aber nicht jedermanns Beifall. Das »Hamburger Abendblatt« schreibt²⁶:

Den Eindruck, daß die verantwortlichen Parteien oder Gremien, daß Vorstand und Aufsichtsrat der DMS einerseits und die Treuhandanstalt als Eigentümer andererseits zum Teil gegeneinander arbeiteten, sahen Beobachter der Aufsichtsratsitzung am letzten Freitag erneut bestätigt. Diskussionspunkt war z.B. die Beschwerde des DMS-Vorstandes, daß er in die Verkaufsverhandlungen der Treuhand überhaupt nicht eingebunden sei. Gleichzeitig erhalte er aber »Order«, potentiellen Käufern Betriebe zu offerieren und alle Bücher offenzulegen. Nach dem Aktienrecht wäre es umgekehrt: Der DMS-Vorstand wäre Verhandlungsführer für seine Tochterfirmen und schon gar nicht »Befehlsempfänger«. Daß die Treuhand nun zugesagt habe, »nicht mehr an DMS-Vorstand und Aufsichtsrat vorbei zu verhandeln«, bezeichnete der Vorstand als »erfreulichen Fortschritt«.

Aber auch mit anderen Dingen macht die Treuhand Krackow und seinen Sanierungsplänen das Leben schwer²⁷: *Die Berliner Treuhandanstalt muß so schnell wie möglich die bereits testierten DM-Eröffnungsbilanzen der Deutschen Maschinen- und Schiffbau AG, Rostock, absegnen. Nur so sei eine vernünftige Finanzierung der ostdeutschen Werften endgültig gewährleistet, erklärte der Vorstandssprecher Jürgen Krackow in Rostock. Der derzeitige Schwebezustand sei nicht mehr durchzuhalten, so Krackow. Da die DM-Eröffnungsbilanzen dem Vorstand immer noch nicht zur Verfügung stünden, könnten die ostdeutschen Werften bei den Banken gegenwärtig keine Kredite aufnehmen. Darüber hinaus verschleße die Treuhandanstalt der DMS die Wege der »klassischen Finanzierung«. Nach Angaben des Vorstandssprechers ist es gegenwärtig nicht möglich, Grundstücke oder Schiffe zu beleihen. Der Kreditbedarf der ostdeutschen Werften, der Ende September dieses Jahres bei 700 Mio. DM lag, wird voraussichtlich bis Anfang 1992 auf rund 1 Mrd. DM steigen. Dieses Kreditvolumen gelte allerdings nur für den Fall, daß die Sowjetunion die bereits bestellten 15 Schiffe nicht abnimmt. Die Zinsbelastungen aus den Krediten liegen derzeit bei rund 10 Mio. DM im Quartal. »Es ist ein Grundfehler, die Restrukturierung mit einer so hohen Zinslast durchzuführen«, erklärte Krackow.*

Man kann hieran deutlich sehen, daß die von der DMS betriebene Sanierung der Werften ganz offensichtlich nicht zu den Prioritäten der Treuhandanstalt gehört, sonst sähe die Lage anders aus. Die Treuhand soll und will die Werften so bald und so gut wie möglich privatisieren.

Für Teilbereiche der DMS gibt es im November 1991 fünf Interessenten. Für die sogenannte »Hanse-Schiff- und Maschinenbau GmbH«, also die schon erwähnte neugebildete Zwischenholding aus Meerestechnik Wismar (MTW), Neptun-Warnow-Werft (NWW) und Dieselmotorenwerk Rostock (DMR) gibt es einen »letter of intend«, eine Absichtserklärung des Bremer Vulkan, der eine 51%ige Beteiligung erwerben möchte. Den Rest sollen die Treuhand und das Land Mecklenburg-Vorpommern halten. Dieses Szenario nahm seinen Anfang bereits mit dem schon zurückliegenden Kooperationsvertrag zwischen Vulkan und Jürgen Begemann, dem Chef des damaligen Kombinars Schiffbau. Die Kvaerner-Gruppe aus Oslo drückt sich am gleichen Schaulfenster die Nase platt, so Krackow. Ihre Absichtserklärung zielt aber allein auf die MTW.²⁸ Für eine Realisierung der genannten

Vorschläge bedarf es allerdings der Zustimmung von Treuhand und Landesregierung an erster Stelle, ganz zu schweigen von Bonn und der EG.

Zunächst aber ist sich die Landesregierung selbst in dieser Frage nicht einig, worauf wir gleich noch zurückkommen. Außerdem scheut sie eine finanzielle Beteiligung, falls etwa bei der Vulkan-Lösung für die 49% Restbeteiligung ein Finanzier gesucht wird. Die Treuhand müßte sich an dieser Stelle engagieren. Ihr Konzept besteht aber gerade darin, nach einer Privatisierung das Werftproblem ohne Folgekosten aus dem Haus zu haben. Schließlich sind da noch die übrigen deutschen Werften wie HDW, Blohm + Voss und die Thyssen-Nordseewerke, die an einem Erhalt eines ostdeutschen Schiffbaus, gleichgültig welcher Gestalt, keinerlei Interesse haben und gewiß ihre Lobby dagegen in Marsch setzen, und der Bremer Vulkan in seinem kometenhaften Aufstieg aus den Trümmern der Bremer Werftlandschaft ist ohnehin ihr liebster Feind. Umgekehrt sieht man das auch so²⁹:

Im Prinzip ist der Vulkan saturiert und braucht auch die Werften der DMS nicht. Die politische Entscheidung, Schiffbau in Mecklenburg-Vorpommern zu erhalten, hat aber das Interesse von Hennemann geweckt [Vorstandssprecher Bremer Vulkan]. Der gesamte Konzern ist schließlich nach der Devise ausgerichtet: Lieber der Vulkan betreibt das Geschäft als lästige private oder gar staatliche Konkurrenz.

So bleiben diese Vorschläge einstweilen ohne Entscheidung. In der Zwischenzeit aber werden Weichen neu gestellt, Interessen neu abgewogen. Das braucht Zeit. Zeit aber haben die Werftarbeiter in Rostock nicht, denn sie sind um ihre Existenz besorgt. Zwar hat die IG-Metall einen Verhandlungserfolg erzielt, der den Tag der Wahrheit ein wenig hinauschiebt. Ein Flugblatt³⁰ informiert über die Vereinbarung:

Die weitere Kostenübernahme für Arbeitnehmer in Beschäftigungsgesellschaften durch die Treuhandanstalt sollte am 31. Oktober 1991 enden. Jetzt sind die Arbeitnehmer bis zum 30. Juni 1992 abgesichert. Durch die Konzernbetriebsvereinbarungen konnte die soziale Absicherung für die DMS-Beschäftigten also um ein Jahr verlängert werden. Arbeitnehmer, die von ihrem Betrieb (unter Wahrung der Anhörungsrechte des Betriebsrates) eine Kündigung erhalten, müssen gleichzeitig einen Anschlußvertrag mit einer Beschäftigungsgesellschaft bekommen, in die sie mit dem Übernahmeangebot überwechseln. Wenn der Betrieb kein gleichzeitiges Angebot zur Übernahme in eine Beschäftigungsgesellschaft macht, ist die Kündigung unwirksam. Auch in den Beschäftigungsgesellschaften gilt nach den DMS-Konzernbetriebsvereinbarungen der zwischen IG-Metall-Küste und dem Arbeitgeberverband Nordmetall abgeschlossene Tarifvertrag weiter. Dadurch hat jeder Arbeitnehmer dort, egal ob er sich in Null-Kurzarbeit, ABM-, Umschulungs- oder Fortbildungsmaßnahmen befindet, weiterhin Anspruch auf die tarifvertraglichen Leistungen.

Um eine möglichst rasche Entscheidung herbeizuführen, zwingt die Gewerkschaft das Werftproblem immer mehr in das Bewußtsein der Öffentlichkeit. Der IG-Metall-Bezirksleiter Frank Teichmüller kritisiert die Landesregierung in Schwerin³²: *Weder wurde gegenüber der Treuhand eine eigenständige Position zur Privatisierung des Schiffbaus erarbeitet, noch gab es Forderungen an mögliche Interessenten. Auch in der Frage einer Strukturpolitik hat die Landesregierung kein Konzept ... sie läßt das Schiff dahindümpeln und begnügt sich damit, den Sitz im Verwaltungsrat der Treuhand wahrzunehmen.*

Die Gelegenheit der Jahresabschlußveranstaltung am 12. Dezember 1991 benutzt der Betriebsrat, um an Ministerpräsident Gomolka einen offenen Brief zu schreiben: *Wir sehen uns hilflos den Plänen der Treuhand ausgeliefert, die nach wie vor nach dem Motto »Privatisieren statt sanieren« ihre undurchsichtigen Konzepte durchsetzen will ... Die Werftarbeiter haben Sie in der Vergangenheit mehrfach gefragt, wie Sie Ihrer Verantwortung in dieser für unsere Region lebenswichtigen Frage gerecht werden wollen ... wir mußten Ihre Ankündigung, den DMS-Aufsichtsrat zu verlassen mit der Begründung »es wäre ja jetzt*

alles bestens geregelt«, zur Kenntnis nehmen, was bei unserer Belegschaft auf großes Unverständnis stieß. Für uns, Herr Ministerpräsident, stellt sich die Frage, ob es im Interesse unserer Interessenvertretung nicht besser wäre, wenn Sie statt aus dem Aufsichtsrat von Ihrer Position als Ministerpräsident dieses Landes zurücktreten und Platz machen würden für einen Nachfolger, der vielleicht unser Vertrauen nicht so leichtfertig verspielt, wie Sie es getan haben, oder aber, Sie bekennen sich mit aller Konsequenz für den Schiffbau in Mecklenburg-Vorpommern.

Deshalb nochmals unsere Aufforderung an Sie: Geben Sie uns endlich durch eine verbindliche Erklärung zu erkennen, daß Sie sich mit allen Ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln und Möglichkeiten für den Erhalt des immer noch wichtigsten Industriezweiges Ihres Landes einsetzen wollen.³³

Das ist schweres Geschütz! Gomolka ist zu einer Antwort gezwungen und gibt sie auf einer Betriebsversammlung in Warnemünde. In seinen Ausführungen sagt er, daß er und seine Regierung keine Gegner der Werftarbeiter seien. Den DMS-Aufsichtsrat werde er erst verlassen, wenn Klarheit über das Schicksal der Werften herrsche. Die Landesregierung trage das bestehende Konzept der DMS mit. Er werde sich im DMS-Aufsichtsrat und im Verwaltungsrat der Treuhand dafür einsetzen, daß bei einer Privatisierung der Werft dem der Vorrang eingeräumt werde, der das langfristigste Konzept und die größtmögliche Kapazitätsauslastung garantiere. Die Zahl der ausländischen Interessenten habe sich erhöht. Seine Regierung habe sich beim Bund dafür eingesetzt, daß die Werften sogenannte Schiffbauhilfe erhielten. Er könne sich sogar vorstellen, daß sich das Land für eine Startphase an einem gewissen Werftenverbund beteiligen könne, doch dürfe daraus keine finanzielle Dauerbelastung werden. Im übrigen müsse er nur die Wünsche erfahren, um aktiv werden zu können. *Wünsche hat die Werft genug, was sie braucht, ist aber konkrete Hilfe*, so die Meinung eines Warnemünder Mitarbeiters nach dem kurzen Auftritt des Ministerpräsidenten. In den Ohren der Werftarbeiter sind das nämlich nur Sprüche. Eine eigenständige Position läßt die Landesregierung immer noch vermissen. Ministerpräsident Gomolkas Äußerung bezieht sich wohl mehr auf ein passives Mittragen des Privatisierungskonzeptes der DMS und nicht auf aktive Tätigkeit in dieser Richtung.

Anderer Ansicht ist da Gomolkas Wirtschaftsminister Conrad-Michael Lehment (FDP). Er hält, ferngesteuert von seiner Partei, eine möglichst schnelle Einzelprivatisierung für wünschenswert, wobei keineswegs unbedingt große Einheiten entstehen müssen. Er will nicht zulassen, daß mit dem Bremer Vulkan *der erstbeste Bewerber den Zuschlag erhält*, und er traut der DMS nicht zu, im Alleingang der weltweiten Konkurrenz gewachsen zu sein³⁴: *Ich könnte mir bessere Lösungen vorstellen als den Bremer Vulkan. Aus wettbewerbspolitischen Gründen halte ich es nicht für sehr günstig, wenn in Deutschland so ein Super-Konzern entsteht. Das dürfte die Politik in größere Schwierigkeiten bringen, Subventionen zu reduzieren.* Mit Angebotsrundschriften hat er es verstanden, eine Menge Interessenten für Teilfirmen der DMS zu gewinnen. Außer dem norwegischen Kvaerner-Konzern gehören dazu Aarhus Flydedock, A.P. Möller, TTS Total Transportation Systems, Norsk Hydro und die Aker-Gruppe. Was Lehment nicht begreifen kann, ist der Widerstand, der ihm nicht nur von Gewerkschaftsseite, sondern auch von DMS-Vorstand Krackow und von der Treuhand entgegengebracht wird. Beide lassen keine Bemühungen erkennen, weitere Kaufinteressenten zu gewinnen. Ist die Übernahme der gesamten Zwischenholding durch den Bremer Vulkan doch schon eine ausgemachte Sache? Ist hier eine fünfte Kolonne am Werk? Fast scheint es so.

Im Februar 1992 hat sich die Lage leicht modifiziert. So wird jetzt doch öfter die Möglichkeit erörtert, die Werften einzeln wegzugeben. Aber an wen? Der Kvaerner-Konzern hat sein Interesse inzwischen von MTW auf die Neptun-Warnow-Werft gelenkt. Und für

Foto: Reinhard Kramer



das Dieselmotorenwerk Rostock optiert jetzt die MAN Burmeister & Wain GmbH in Augsburg.³⁵ Aber Entscheidungen der Treuhand sind nicht in Sicht.

Am 28. Februar, einen Tag nach Beginn der Werftbesetzungen, findet Bundesverkehrsminister Krause, der zugleich CDU-Vorsitzender des Landes Mecklenburg-Vorpommern ist, den Moment für geeignet, in das schon hell lodernde Feuer zusätzliches Öl zu gießen. Er benutzt die Abwesenheit des Ministerpräsidenten Gomolka, der sich auf einer USA-Reise befindet, um sich öffentlich in Gegensatz zur CDU/FDP-geführten Schweriner Landesregierung zu setzen. Vor den versammelten Werftarbeitern der Wismarer MTW fordert er Wirtschaftsminister Lehment öffentlich zum Rücktritt auf und schlägt vor, statt des DMS-Modells (die Hanse-Zwischenholding zu 51% an den Bremer Vulkan) einen Verbund aus diesen Betrieben unter Beteiligung nicht nur von Land und Bund, sondern zusätzlich auch noch von privaten Interessenten wie Kvaerner, MAN und womöglich Meyer-Papenburg zu bilden. Mehr als 3000 Wismarer Arbeiter jubeln Krause zu, der in geübter Polemik die Wirtschaftspolitik Lehments als *Zukunftsbehinderung für das Land* bezeichnet und ihn auffordert, *seine Schularbeiten zu machen*.³⁶

Das ist trotz des öffentlichen Beifalls kein konstruktiver Vorschlag, denn wer weiß, daß die verschiedenen Werftkonzerne heiße Konkurrenten sind und keiner von ihnen zudem mit einer staatlichen Beteiligung im Hause wirtschaften will, der kann Krauses Vorstoß nur als ein politisches Manöver ansehen. Zudem scheint hier durch, daß Krause trotz aller Eloquenz doch seine Herkunft aus der DDR nicht verleugnen kann, in welcher von Staats wegen über Firmen nach Belieben verfügt werden konnte. Dennoch erzielt er zunächst einen Teilerfolg. Die Schweriner CDU-Fraktion favorisiert, in Abwesenheit Gomolkas, das von Krause vorgelegte Konzept eines Werftenverbundes und behauptet einfach in einer Pressekonferenz, dies sei auch in Gomolkas Sinn.

Lehment kann das natürlich nicht akzeptieren. Er spricht von einem »Amoklauf« und fügt hinzu, *er finde es schon merkwürdig, daß Krause sich zu einem derartigen Auftritt hinreißen lasse, nachdem es am Montag Zeitungsmeldungen gegeben habe, Krause wolle als Ministerpräsident Gomolka ablösen.*³⁷ Er habe nicht die Unterstützung Bonns, und im übrigen werde sein Vorschlag kaum von der EG-Kommission gebilligt werden. Hier spielt Lehment allerdings ebenso mit gezinkten Karten wie sein Kontrahent, indem er den Eindruck erweckt, es gebe bereits ein Schreiben aus Brüssel, in welchem das DMS-Modell der Restrukturierung der Werften mit Staatshilfe abgelehnt werde³⁸, um wieviel mehr dann erst der Krause-Vorschlag. Das ruft sofort unter den Werftarbeitern Verunsicherung und auch Wut hervor. Würden überhaupt noch Löhne gezahlt werden, wenn Brüssel gegen eine Sanierung sei?

Eine Presseerklärung der CDU-Fraktion klärt die Verwirrung nach Rücksprache mit Krackow auf und erläutert, Lehment habe einen Brief aus Brüssel falsch interpretiert. Tatsächlich steht in dem Schreiben, man halte das DMS-Konzept für nicht sonderlich realistisch, weil die darin genannten benötigten Finanzmittel von 660 Mio. DM nicht ausreichen würden, um die Wettbewerbsfähigkeit der ostdeutschen Werften wiederherzustellen. Aber zukünftige Verhandlungen über realistischere Pläne werden nicht ausgeschlossen. Die müßten allerdings erst einmal vorgelegt werden, dann könne man auch über Subventionen reden.

Hier wäre also wieder die Landesregierung am Zuge. Die aber leistet sich jetzt eine Koalitionskrise. Zwar spricht Gomolka seinem Wirtschaftsminister Lehment nach seiner Rückkehr sein Vertrauen aus (er habe gut mit ihm zusammengearbeitet), aber die CDU bleibt bei ihrer Zustimmung zum Modell Krause.

Nun greift die Sache auf Bonn über. Otto Solms, FDP-Fraktionschef in Bonn, ruft Bundeskanzler Kohl dazu auf, *Herrn Krause zur Ordnung zu rufen*. Die FDP verlangt, die Schweriner CDU solle sich zu den Koalitionsvereinbarungen bekennen, nach der die Privatisierung von Betrieben den Vorrang habe und Monopolbildung nicht geduldet werden dürfe. Die Sache geht hin und her und erinnert an absurdes Theater.

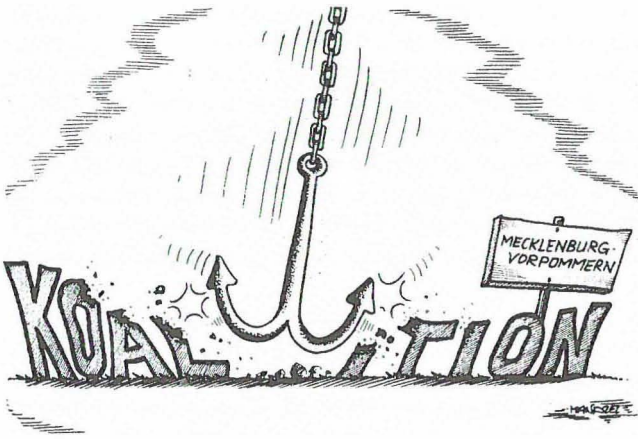
Eine Pressekonferenz am 2. März zeigt noch unterschiedliche Standpunkte. Gomolka sagt inzwischen, daß die Entscheidung über die Werften schließlich von der Treuhand gefällt werde, obwohl die CDU-Fraktion noch vor wenigen Tagen einen Beschluß im Sinne Krauses gefaßt hat, welcher sogar auch noch die Stralsunder Volkswerft mit einschließt und insoweit über Krause hinausgeht. Dieser hält dagegen, es komme in der Frage schon auf das Land an und nicht nur auf die Treuhand, denn alle sollten wissen, *was das Land will.*³⁹ Dagegen steht wieder Gomolka mit der Bemerkung, der Fraktionsbeschluß der CDU lege nichts fest und lasse genügend Spielraum zu einer Einigung mit der FDP. Zudem habe man sich ja abgesprochen, daß Unterschiede in Sachfragen nicht dazu führen dürften, die Koalition in Frage zu stellen. Das ist zweifellos eine sehr nützliche Maxime. Am nächsten Tag, dem 3. März 1992, einigen sich die Koalitionspartner; nicht ohne Bonner Nachhilfe. Die Argumentation dazu ist wert, der Nachwelt überliefert zu werden⁴⁰: *Die Vorstellungen Krauses nach einem Werftenverbund, der von allen potentiellen Käufern der einzelnen Betriebe und dem Land getragen werden sollte, spielten in der Vereinbarung keine Rolle mehr. In dem Einigungspapier heißt es nun, die Koalitionspartner wollten eine Gesamtlösung in der Werftenfrage. Dies schließe jedoch weder eine Teilprivatisierung noch einen Verbund aus. Faktisch widerspricht diese Vereinbarung einem Beschluß der CDU-Fraktion, der am vergangenen Freitag im Sinne Krauses und in dessen Beisein gefaßt wurde. Der CDU-Fraktionsvorsitzende Rehberg sah am Dienstag aber keinen Anlaß, diesen Beschluß zurückzunehmen, da darin lediglich von einer »verbundenen Gesamtlösung« die Rede sei, also alle Möglichkeiten offenblieben.*

Aus einer Verbundlösung und einer Gesamtlösung wird somit eine verbundene Gesamtlösung. Ob jetzt jeder weiß, welchen Standpunkt die Schweriner Landesregierung vertritt? Die Werftarbeiter jedenfalls wissen es nicht. War ihre Meinung von der Landesregierung schon bis dahin nicht die beste – denn um sie zu einer Stellungnahme zu zwingen, sind sie ja auf die Straße gegangen und haben die Betriebe besetzt –, so schlägt die Stimmung jetzt in blanken Haß um: *Krause, geh nach Hause! – Herr Lehment, für den Schiffsbau sind Sie das große Elend. Nieder mit den schwarzen Schweinen.*⁴¹ Ein Fahنشwenker von der Rostocker Neptun-Warnow-Werft bringt die Sache bei einer Demonstration vor Gomolka's Amtssitz in Schwerin auf den Punkt: *Unsere Geduld ist zu Ende, denn das Wasser steht uns schon Oberkante Unterlippe.*

Am 4. März sind Gomolka und Krause in Bonn bei Bundeskanzler Kohl. In diesem Gespräch wird weniger darüber gesprochen, für welche Lösung man sich in der Werftenfrage entscheiden soll, sondern es geht um das weitere taktische Vorgehen. Bis zum 11. März räumt man der Landesregierung Zeit ein, eine mit Bonn abgestimmte Position zu beziehen. Die definitive Entscheidung wird von der Treuhand am 17. März zu treffen sein. Mit diesem Datum, so scheint es, geht das Verwirrspiel nun in die letzte Runde. Die Werftbesetzungen und Demonstrationen der Werftarbeiter dauern indessen noch an, ebenso die mehr oder weniger klaren Äußerungen einzelner Beteiligten. Aus Kreisen der Treuhand verlautet inoffiziell, es sei nicht ausgeschlossen, daß die Privatisierung mit verschiedenen Partnern vorgesehen sei, falls sich dies als die beste Lösung erweise. Gomolka ist inzwischen für eine »Gesamtlösung« (was immer das ist) mit möglichst breiter internationaler Beteiligung.⁴² Der Schweriner SPD-Fraktionschef Ringstorff verlangt vor Demonstranten den Rücktritt der Regierung Gomolka, bei dem er keine eigene Meinung zur Zukunft der Werften feststellen könne.⁴³ Die Gewerkschaft schließlich verwahrt sich gegen die Unterstellung, sie strebe den Fortbestand der »volkseigenen« Wirtschaft im anderen Gewande an.⁴⁴

Dann geschieht endlich etwas: In der Nacht vom 10. zum 11. März werden die Betriebsbesetzungen von der IG-Metall beendet. Zur gleichen Zeit erklärt Birgit Breuel, die Treuhand-Chefin, es werde die Neptun-Warnow-Werft an Kvaerner und die Meerestechnik Wismar samt Dieselmotorenwerk Rostock an den Bremer Vulkan verkauft werden, und zwar zu jeweils 100%, also ohne Staatsbeteiligung.⁴⁵ Da ist also die Katze aus dem Sack. Mit nur einer Stimme Mehrheit segnet der Schweriner Landtag diesen Treuhand-Beschluß ab. Die Abstimmung darüber ist kontrovers – Gomolka stimmt in dem Punkt mit Lehment überein, daß ein Verkauf an mehrere Partner das Risiko für die Zukunft der Werften mindere.⁴⁶ Der erzielte knappe Kompromiß hindert die CDU-Fraktion nicht daran, gleich darauf von ihrer eigenen Regierung *eine Gesamtlösung in der Werftenfrage* zu fordern, eine Logik, der niemand mehr zu folgen vermag. Gomolka ist nun ermächtigt, in der Sitzung des Treuhand-Verwaltungsrates am 17. März für den Treuhand-Vorschlag zu stimmen. Während der Abstimmung im Landtag demonstrieren draußen vor dem Schweriner Schloß 8000 Werftarbeiter und geben ihrer Empörung Ausdruck. Sie halten noch immer an der Verbundlösung mit dem Bremer Vulkan fest.

Einen Tag später, wir schreiben ausgerechnet Freitag, den 13., gipfeln die Ereignisse in Schwerin in einer Regierungskrise.⁴⁷ Die hat nun nicht nur mit der Werftabstimmung zu tun, sondern mit einem Wust von Machtkämpfen, Inkompetenzen und Fehlhandlungen. Nachdem Gomolka seinen Justizminister Ulrich Born entlassen hat, wird er selbst durch ein Mißtrauensvotum seiner eigenen Mannschaft des Amtes enthoben. *Die CDU-Ministerpräsidenten in Sachsen-Anhalt, Thüringen und Mecklenburg-Vorpommern sind nicht nur über ihre Vergangenheit oder politisches Unvermögen gestürzt, sondern vor allem über Intrigen ihrer Parteifreunde, urteilt der »Spiegel« über die Situation.*⁴⁸



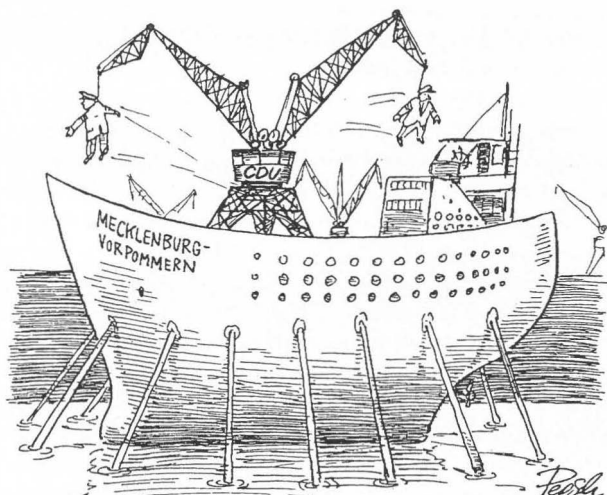
An dem angekündigten Treuhandbeschuß ändert dies jedoch nichts. Der neugewählte Ministerpräsident Bernd Seite erklärt, daß er »Nachbesserungen« bei der Privatisierung der Werften anstrebe, bleibt aber im wesentlichen auf der beschlossenen Linie. Die Werftarbeiter und die IG-Metall reagieren heftig auf die Wahl Seites. Er wolle nur die alte Werftenpolitik Gomolkas fortsetzen. *Das Festhalten an einer kleinen Verbundlösung, die nun plötzlich »mittlere Verbundlösung« heißt, beseitigt keines der Probleme in den Werftbetrieben, so lautet ihre Kritik.⁴⁹ Warum mußte Gomolkas Kopf rollen, wenn alles beim alten bleibt?* entrüstet sich ein Schlosser der Warnow-Werft. Und der »Kölner Stadtanzeiger« meint: *Gomolka geht, die Krise bleibt.⁵⁰*

Dann kommt am 17. März der formelle Treuhandbeschuß. Er entspricht Birgit Breuels Vorankündigung mit der einen Ausnahme, daß über die alte Neptunwerft in Rostock noch weiter mit Kvaerner verhandelt werden soll. Die Norweger haben für Warnemünde die Erhaltung von 1900 Arbeitsplätzen zugesichert, in Rostock aber nur 400. Das ist der Treuhand zu wenig. Ob dies der Hauptgrund ist, an dieser Stelle zu zögern, bleibt offen. Birgit Breuel muß die Quadratur des Kreises versuchen. Sie muß einerseits möglichst viel Arbeitsplätze retten, aber andererseits eine finanziell möglichst günstige Lösung erreichen. Das Rostocker Werftgelände liegt günstig und stadtnah und fände wohl auch andere Interessenten, die zwar keine Arbeitsplätze für Werftarbeiter, womöglich aber einen höheren Kaufpreis bieten. Was wird nun werden?

Noch ist die Angst in Rostock nicht verflogen, der endgültige Treuhandbeschuß offenbar noch nicht das letzte Wort. Schon gehen die Spekulationen wieder weiter. Soll die erst jüngst vollzogene Fusion zwischen Neptun-Rostock und Warnow wieder aufgelöst werden? Kann dies überhaupt noch eine sinnvolle Alternative sein? Es gibt eine ganze Menge Stimmen, die von dieser Entwicklung keineswegs begeistert sind. Bernd Seite sagt, er könne sich vorstellen, daß Neptun doch an den Bremer Vulkan gehe. Die »große« Lösung wird auch nach wie vor von der Gewerkschaft und den Werftarbeitern gewünscht.⁵¹ Nach einer Trennung von Neptun- und Warnow-Werft sehen sie für sich keine Perspektive mehr. *Wut und Empörung bestimmten ... die ersten Reaktionen der Werftarbeiter. Dieser Verkauf komme dem Ende einer jahrhundertealten Schiffbautradition in Mecklenburg-Vorpommern gleich. Sie fordern neue Verhandlungen und neue Beschlüsse zu ihren Konditionen.⁵²*

Nicht alle Schiffbauer denken indessen so. Der Verkaufsbeschuß läßt die Solidarität zwischen Neptun- und Warnow-Arbeitern ins Wanken geraten⁵³: *Solidarisch Seite an Seite*

Kölner Stadtanzeiger 17. März
1992



Neuer Steuermann

Zeichnung: Gotscheber

haben die Leute von Neptun und Warnow zusammen mit ihren Kollegen von den anderen ostdeutschen Werften für den großen Verbund gekämpft. Nun werden aus Kumpeln Konkurrenten. »Jetzt gibt es für jedes Unternehmen ums Überleben«, sagt der Warnemünder Betriebsrat Siegfried Eichberg. Und beim Überleben ist jeder so allein wie beim Sterben. Der gemeinsame Kampf der Werktätigen an der Küste war ein zerbrechliches Gebilde, das die Metall-Gewerkschafter vollbracht haben. »Die unsichtbaren Schranken waren immer da«, weiß auch Günter Glück vom Warnemünder Betriebsrat. Das war selbst noch bei den Demonstrationen zu spüren. »Wie wir zusammen nach Schwerin gefahren sind«, erinnert sich der Warnemünder Schiffbauer Thomas Eggebrecht, »hast du das doch schon 'n bißchen gemerkt, daß einer gegen den anderen ist.« Die Rostocker sind stolz auf ihre 140 Jahre Schiffbautradition. Warnemünde, erst 1946 gegründet, ist der Emporkömmling. Aber dort haben sie die moderneren Anlagen und liegen günstig am Tiefwasser. Erst im vergangenen Jahr wurden beide Standorte mit Gewalt von der Treuhand fusioniert. Die ältere Werft mußte ihren ganzen Schiffs-Neubau an Warnow abgeben. »Auch die Reparaturschiffe werden alle schon in Warnemünde abgefangen«, meint der Neptun-Schweißer Peter Wenzel bitter. Wie mit dem Schweißbrenner getrennt, fällt nach der Treuhand-Entscheidung nun die Gemütslage in Warnemünde und Rostock auseinander. »Für gutes Geld werden wir weiter Schiffe bauen«, sagt der Warnow-Schiffbauer Benno Christoph guten Muts. »Wenn das klar ist, ist mir wurscht, wer der Eigentümer ist«. Bei Neptun haben viele die Hoffnung aufgegeben. »Es ist bestimmt nur noch ein kurzes Hinhalten«, glaubt Schweißer Wenzel. »In einem Monat macht dieser Betrieb zu.«

Auch bei der DMS ist man mit dem Zuschlag für Kvaerner nicht rundheraus glücklich. Hier hatte man ja ganz entschieden auf eine Sanierung vor der Privatisierung gesetzt. Als auf der Hamburger Sitzung Ende März Treuhandmanager mit einem fertigen Papier aufwarten und Vorstand und Aufsichtsrat der DMS zur Unterschrift auf dem Treuhandkonzept auffordern, soll Jürgen Krackow erklärt haben: *Das unterschreibe ich nicht.*³⁴ Daraufhin ziehen die Treuhandmanager ein zweites, fertiges Dokument aus der Tasche, welches die Umwandlung der Aktiengesellschaft DMS in eine GmbH besiegelt (»Ostseezeitung«). Damit ist der DMS-Aufsichtsrat, der nach dem Aktienrecht Verkäufen zustimmen muß, ausmanövriert. Als Alleingesellschafterin einer GmbH nämlich besitzt die Treuhand jetzt

ein uneingeschränktes Weisungsrecht gegenüber der DMS. Aus einer eigenständig handelnden Körperschaft ist die DMS zum »Abnickgremium« geworden; konsequentes Ende einer langen Kontroverse.

Glücklich fügt es sich, daß Jürgen Krackow ohnehin zum 1. April 1992 sein Amt als Vorstandssprecher der DMS an Rudolf Scheid abgibt. Das ist von Anfang an so terminiert, hat aber jetzt etwas Symbolisches; seit sein Sanierungskonzept ins Leere läuft, ist auch der Sanierer entbehrlich. Der »Neptun-Warnow-Kurier« widmet ihm eine freundliche Verabschiedung⁵⁵: *Oft stellte sich der heute 68jährige die Frage, ob er beim DMS-Alleinaktionär, der Treuhandanstalt, verlässlichen Rückhalt hatte. Wie er sich diese Frage heute beantworten wird, weiß (er) ... allein. Böse Zungen behaupten jedenfalls, daß sein Konzept der Sanierung vor der Privatisierung bei der Treuhandchefin Breuel nicht besonders hoch im Kurs stand. Anders kann man dies wohl auch nicht werten, wenn vom DMS-Aufsichtsratsvorsitzenden, Herrn Eckart van Hooven, zu hören ist, daß Vorstand und Aufsichtsrat der DMS entgegen der Zusicherung vom Herbst 1991 in der Entscheidung der Treuhand nicht konsultiert worden sind. Wenn Dr. Jürgen Krackow zum 1. April sein Amt als DMS-Vorstandssprecher an Dr. Rudolf Scheid (abgibt), wird bei ihm sicher Wehmut bleiben. Er hat zwar wichtige Voraussetzungen für den Erhalt eines lebensfähigen ostdeutschen Schiffbaus mit eingebracht, aber so recht durchsetzen konnte sich sein Konzept nicht. Sein Credo – erst sanieren, dann umso besser verkaufen – fand trotz aller Logik kein Gehör bei Treuhand und Landesregierung. Jetzt wird er seinem Pensionärsdasein doch wohl wieder verlockende Seiten abgewinnen. »Wenn die Sache auf der Schiene ist, gehe ich«. Spätestens bis zum Frühjahr wollte er das Größte erledigt haben. Wie das geschafft wurde, werden die künftigen Monate zeigen. Herr Dr. Jürgen Krackow hatte eine gute Absicht ... Zumindest dafür ein Dankeschön!*

Die neue DMS-GmbH benötigt nun schnell eine neue Geschäftsführung und einen neuen Aufsichtsrat, denn der alte Aufsichtsrat tritt aus Protest geschlossen zurück. Neue Vorstandsmitglieder sind außer Dr. Rudolf Scheid als Vorstandssprecher noch Eckart Knoth, Bernd Laudien, Oswald Müller und Rolf Paarmann. Vorsitzender des Aufsichtsrats wird Constantin von Dziembowski.

Für ihr Zögern, auch die Neptunwerft an Kvaerner zu übertragen, hat die Treuhand Gründe. Von den noch vorhandenen rund 1400 Neptun-Werkern will Kvaerner nur 400 garantieren und verlangt zur Sicherung dieser Arbeitsplätze 500 Mio. Mark – selbst für die an große Summen gewöhnte Treuhand kann sich das nicht rechnen. Zudem will Kvaerner dieses Anhängsel der Warnow-Werft erklärtermaßen nicht. Es gilt, was schon seinerzeit in der Studie der Kreditbank für Wiederaufbau deutlich gemacht wurde: Für den Schiffsneubau ist Neptun mit seiner räumlichen Enge und dem flachen Wasser kein geeigneter Standort mehr. *So unglücklich über die Trennung sind wir gar nicht, konstatiert auch Ralf Schriever, der stellvertretende Betriebsratsvorsitzende, und stellt ergänzend fest: »Kvaerner hätte uns wohl ohnehin nur widerwillig übernommen, seine Angebote waren nur Lippenbekenntnisse«.*⁵⁶

Was aber kann nun mit der Neptunwerft geschehen? Treuhandvorstandsmitglied Dr. Klaus-Peter Wild fordert die DMS auf, ein »Management Buy Out« in die Wege zu leiten. Bei einem solchen Modell, welches schon bei einer ganzen Anzahl ehemals Volkseigener Betriebe Schule gemacht hat, übernehmen leitende Mitarbeiter unter Beteiligung der Belegschaft oder Teilen der Belegschaft und eventuell anderer Partner selbst die Firma, bei der sie bisher angestellt waren, um es mit allen Chancen und Risiken eigenverantwortlich weiterzuführen.⁵⁷ Das klingt wie eine Patentlösung und ist wohl auch eine. Knackpunkt ist dabei aber vor allem die Frage, was ein solches Unternehmen für Geschäftsfelder ausfüllen könnte. Eines der Tätigkeitsgebiete müßte wohl die Schiffsreparatur sein. Da aber ist alles

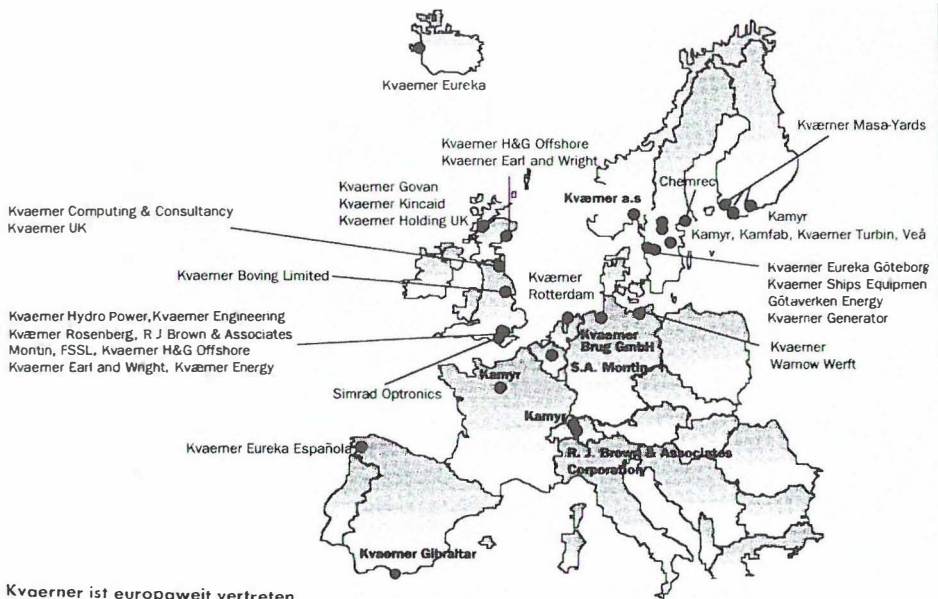


Im großen Dock der Warnow-Werft, das inzwischen an den Bremer Vulkan übertragen ist und in dem auch die Verlängerung der Hapag-Containerschiffe stattfand, liegt die Objekt-Nr. 406, ein Containerschiff vom Typ WARNOW CS-1400 für die Reederei Schulte. Foto: Harald Hückstädt 10.10.1992

noch ungeklärt. Zum einen behält sich Kvaerner im Moment noch die Option vor, selbst auch Reparaturen zu betreiben, und zum andern reichen die vorhandenen Dock-Kapazitäten der Neptunwerft nicht aus. Einen Hoffnungsschimmer gibt es. In Warnemünde befindet sich das große Dock der Warnow-Werft (Dock II). Kvaerner braucht es in Zukunft nicht, weil ein Trockendock in Planung ist. So hat die Treuhand es an den Bremer Vulkan übertragen. Das Dock liegt noch in Warnemünde an seinem alten Platz, wo der Vulkan ein Grundstück am Rande der Warnow-Werft für die Dockbetriebsgesellschaft erhält und auch der Warnemünder Betriebsteil des Dieselmotorenwerks Rostock seinen Platz finden wird. Die Hapag-Containerschiffe sind in diesem Dock verlängert worden. Wenn sich der Bremer Vulkan an dem diskutierten MBO beteiligen würde und das Dock dabei einbrächte ... Immerhin haben die Bremer schon früher Interesse an der Neptunwerft geäußert. Für eine solche Konstellation wäre die Trennung von Neptun und Warnow-Werft Voraussetzung, und das ist auch der Grund, warum weiterblickende Betrachter die Sache nicht so tragisch nehmen.

Nach dem Treuhandbeschuß, die Warnow-Werft an die norwegische Firma Kvaerner verkaufen zu wollen, ist es an der Zeit, den Käufer vorzustellen: Der Kvaerner-Konzern ist das größte private Unternehmen in Norwegen und weltweit tätig. Das Kvaerner-Engagement verteilt sich auf fünf Geschäftsbereiche – Schifffahrt, Schiffbau, Offshore, Holzveredelung und Maschinenbau. Im Schiffbaubereich sind namhafte Betriebe vertreten, die nach und nach von Kvaerner erworben und saniert wurden. Dies sind neben norwegischen Werften die Govan-Werft in Schottland, die zwei Werften der Masa-Yard in Finnland (ehemdem Wärtsilä) und eine Reparaturwerft in Gibraltar. Insgesamt beschäftigt das Unternehmen etwa 20 000 Mitarbeiter.

Wenn die Treuhand ihre Absicht kundgetan hat, die Warnow-Werft an Kvaerner zu übertragen, so ist das zunächst nichts als eine Absichtserklärung. Es gibt eine Grundvereinbarung, einen »letter of intend«. Jetzt erst ist es an der Zeit, über Einzelheiten zu reden

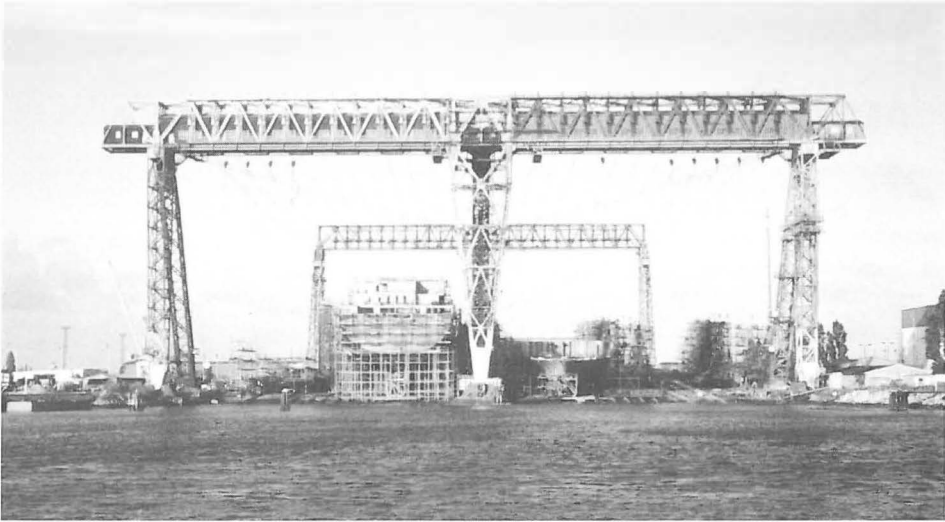


Kvaerner ist europaweit vertreten.

Allein in Europa hat Kvaerner eine große Zahl von Tochterfirmen. Abbildung: Neptun-Warnow-Kurier

und dem Käufer Einblick in die Interna der Werft zu geben, um ein detailliertes Angebot zu ermöglichen. Die Sache stellt sich zunächst so dar: Kvaerner beabsichtigt, einen modernen Schiffsneubau in Warnemünde aufzunehmen. Die laufenden Aufträge werden davon nicht berührt, sondern abgearbeitet. Über die Weiterführung des Reparaturbereichs will man später entscheiden. Aus dem Werftbereich wird eine Dockbetriebsgesellschaft mit dem Schwimmdock II ausgegliedert, welches man – wie schon erwähnt – für den Schiffsneubau nicht braucht. Ebenfalls fällt ein Grundstücksbereich heraus, auf welchem eine Motorenmontagehalle für das Dieselmotorenwerk Rostock entstehen soll (Bremer Vulkan). Kvaerner garantiert rund 1900 gewerbliche Arbeits- und 250 Ausbildungsplätze bis 1995. Der Kaufpreis wird 1 Mio. Mark betragen. Rund 700 Mio. Mark sollen in Warnemünde investiert werden; davon sind 488 Mio. von der Treuhand und gut 200 Mio. von Kvaerner aufzubringen. Als Übergabetermin wird der 1. September 1992 ins Auge gefaßt (was dann gleichzeitig der Trennungstermin von der Neptunwerft ist). Aber auch dieser Termin bedeutet noch nicht den endgültigen Übergang des Eigentums auf die Norweger. Der Prozeß wird sich noch hinziehen, bis der Bundesfinanzminister und die EG-Kommission die endgültigen Genehmigungen erteilt haben. Bis zu diesem Zeitpunkt setzt die Treuhand zwei zusätzliche Geschäftsführer in der Werft ein, die die Endstufe der Privatisierung begleiten und vorantreiben.

Die geplanten Investitionen zur Modernisierung der Warnow-Werft werden aber keineswegs bis zum endgültigen Verkauf hinausgeschoben. Hierzu gibt es bereits konkrete, mit Kvaerner abgestimmte Pläne, die auf Kosten der Treuhand schon Gestalt annehmen. Kernpunkt ist der Verzicht auf die veraltete und ineffektive Kabelkrananlage und der Bau eines großen Baudocks, das Schiffsgößen bis etwa 200 000 BRT aufnehmen soll. Dieses Dock im nördlichen Werftbereich wird neben der jetzigen Rohr- und Blockbauhalle entstehen⁵⁸ und 320 Meter lang, 55 Meter breit und 9,5 m tief sein. In diesem Dock sollen in Zukunft Sektionen von 600 Tonnen Gewicht statt bisher nur 60 Tonnen bewegt werden



Die Kabelkrananlage der Warnow-Werft wurde Ende der 50er Jahre von der westdeutschen Stahlbaufirma Bleichert errichtet, was die DDR-Presse immer schamhaft verschwieg. Auf den Helgen zwei Containerschiffe vom Typ WARNOW CS-1400 (Objekt-Nr. 421 und 422). Foto: Harald Hückstädt 10.10.1992

können, was die Zahl der Sektionen für einen durchschnittlichen Neubau von etwa 250 auf 24 reduzieren wird. Allein aus diesen Zahlen ist der Rationalisierungsfortschritt deutlich.

Das Baudock ist die Endstufe des Arbeitsablaufs. Auch der gesamte Bereich davor wird völlig erneuert und reorganisiert. Das beginnt mit dem Bereich des Material- und Plattenlagers, dessen Neubau schon Gestalt annimmt. Auch die Hebe- und Transportmittel werden auf den neuesten Stand gebracht, außerdem das Verfahren der Vorbehandlung der Platten, dessen Modernisierung für den effektivsten Gebrauch der eingesetzten Energiearten sorgen und gleichzeitig eine erhebliche Verminderung der Umweltbelastung durch Lösungsmittel, Staub- und Farbreste garantieren soll.

Die nächste Fabrikationsstufe ist dann der Plattenzuschnitt, für den drei Plasmaschneidemaschinen und eine kombinierte Plasma/Autogen-Maschine vorgesehen sind. Ein wesentlicher Punkt werden absenkbare Roste als Brennauflagen sein, die in einem Wasserbad angeordnet sind und das Schneiden 50 mm unter der Wasseroberfläche erlauben. Lärm und Brennstaub werden so im Wasser gebunden, welches über Filter wieder gereinigt wird. Im weiteren Gang der Produktion folgt die neu zu bauende Schiffbauhalle, wo die Sektionen montiert werden, während in der Sektionsbauhalle nebenan die Sektionseinheiten im Ganzen entstehen, um anschließend im Baudock zum fertigen Schiff zusammenzuwachsen. Es geschieht also einiges in Warnemünde!

Gilt das auch für den Standort Rostock? Hier hat man während der ganzen bisherigen Vernunftdebatte mit der Warnow-Werft den Gedanken an eine Unabhängigkeit nicht aufgegeben und hat eifrig und nicht ohne Erfolg nach Möglichkeiten gesucht, die Arbeitsplätze auch ohne Schiffsneubau zu erhalten. Mehrere Tätigkeitsfelder haben sich herauskristallisiert. Zunächst natürlich der quasi naturgegebene Schiffsreparaturbereich. Daneben hat aber auch der Sektionsbau für andere Werften beträchtlichen Umfang angenommen. Das Gleiche gilt für die Diversifikation. Sehen wir uns einmal die Liste der von etwa April bis Dezember 1992 zur Reparatur in Rostock bearbeiteten Schiffe an (nach »Neptun-Warnow-Kurier«):

Staatliches Amt für Umwelt und Natur
Rostock

AMTLICHE BEKANNTMACHUNG

Die Neptun-Warnowwerft GmbH, Werftallee 10, O-2530 Warnemünde, beabsichtigt, auf ihrem Betriebsgelände, Flurstück 874/2, die Anlage zur Herstellung von Schiffskörpern oder -sektionen aus Metall, mit einer Länge von 20 m oder mehr durch Modernisierung des Schiffsnebaues wesentlich zu ändern.

Hauptziel des Vorhabens ist die Einführung einer neuen Schiffskörperendmontage-technologie. Infolge der Errichtung eines überdachten Baudocks sollen die nicht überdachten Endmontageplätze (Helling mit Kabelkrananlage) außer Betrieb genommen werden. Die vorhandene Schiffbauhalle sowie die Rohrbau- und Blockmontagehalle sollen mit einem neuen technologischen Niveau durch moderne Ausrüstungen ausgestattet werden. Die Bereiche Materiallagerung, Vorbehandlung und Zuschnitt sollen umfassend modernisiert werden.

Für die wesentliche Änderung der Gesamtanlage ist eine Genehmigung nach § 15 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchV) in Verbindung mit Nummer 3.18, Spalte 1, des Anhangs der Vierten Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen - 4. BImSchG) beantragt. Die Anlage soll am 1. 7. 1993 in Betrieb genommen werden. Der Antrag und die Unterlagen werden einen Monat im

Staatlichen Amt für Umwelt und Natur Rostock
Abt. Immissionsschutz
Parkstr. 46, Haus 1, Zimmer 52
O-2530 Rostock-Warnemünde

montags-donnerstags in der Zeit von 7.00-15.30 Uhr
und freitags von 7.00-14.00 Uhr
zur Einsichtnahme ausgelegt.

Die Auslegungsfrist beginnt am 7. 1. 1992 und endet mit Ablauf des 7. 2. 1992.

ROS 334	Deutsche Fischw. AG	Vorbereitung zur Verschrottung
POM BALTICA	Sindbad Shipping/SW	Klasse-Reparatur
POM KARIEN	Sindbad Shipping/SW	
WERBELLINSEE	DSR	
VOGELANG	BM-Schlepper	Routine-Überholung
DRANSKE	BM-Schlepper	Routine-Überholung
BURG	DSR	Klasse-Reparatur
SOLEA	Bu.Min.Ernährung u. Forstw.	
ROS 317	Deutsche Fischw. AG	Vorbereitung zum Verkauf nach Kaliningrad; Reparatur
SIVONIA	Tanker/SW	Umbau zum Doppelhüllenschiff
ADLERGRUND	Motorklappschute	Reparatur
ACHIM	Fischkutter	
TARINA	Tanker/SW	Umbau zum Doppelhüllenschiff
DENEB	Bu.Amt f. Seeschifffahrt/Hydrographie	
BALTIC	Peilschiff	
MARTHA RUSS		
ELDE		
BALTIC KIES I		
Wohnschiff	BQG	
BEERBERG	DSR	
ROS 805	Fischereifahrzeug	

Feuerlöschboot 23		
ROS 803	Fischereifahrzeug	
GLAUCHAU	DSR	Reparatur
SCHWEDENECK	BM	
HEIDE LEONHARDT		
SERGEJ WAWILOW		
ROS 807	Fischereifahrzeug	
NEUWERK	BM	
SCHARHÖRN	Ölbekämpfungsschiff	
NORDSEE	Hopperbagger	Großauftrag von 5 Mio. Mark
ROSTOCK	Eisenbahnfähre	Umbau
A. v. HUMBOLDT	Forschungsschiff	
ERNST HAECKEL	Forschungsschiff	
FALSTER LINK	Fährschiff	Routinedurchsicht
ROSTOCK LINK	Fährschiff	Routinedurchsicht
KAHLEBERG	RoRo-Schiff	

Die Liste hat eine beachtliche Länge, wobei die Aufträge NORDSEE und ROSTOCK besonders hervorgehoben zu werden verdienen.

Im Sektionsbau ist man keineswegs untätig geblieben. Zunächst sind da die Wohnaufbauten für die in Warnemünde entstehenden Schiffe zu nennen. Die Kaskos für die beiden Hapag-Containerschiffe können schon als Großaufträge angesehen werden. Immer wieder wird eine DANYARD-Sektion fertiggestellt und nach Dänemark verschifft. Schließlich wird man für ein bei der Stralsunder Volkswerft zu bauendes Hurtigruten-Schiff vier Sektionen fertigen, dazu zwei Außenhautsektionen für ein Container-Feeder-Schiff, nachdem schon ähnliche Lieferungen dorthin gegangen sind. Ein umfangreicher Auftrag ist mit der MTW in Wismar abgesprochen. Für vier Chemikalienanker werden dort je 18 Doppelböden und 16 Seitensektionen benötigt. Auch an den in Wismar heiß diskutierten Cosco-Schiffen würde man beteiligt sein. Das alles bedeutet eine Menge Arbeit.

Auch im Diversifikationsbereich hat man sich neue Aufträge beschafft. Immer wieder geht es um Bauteile für Kraftwerksanlagen wie beispielsweise Abgasklappen, die keineswegs so klein sind, wie der Name vielleicht vermuten läßt. Aber auf allen möglichen Gebieten des Stahlbaus wird alles getan, um lukrative Aufträge zu bekommen. Dazu gehört die Fertigung von Sektionen für Brauereianlagen und Brücken ebenso wie der Bau einer Wasserbewegungsanlage für den Rostocker Zoo, nicht zu vergessen das Hanse-Center im Rostocker Hafen. Nachdem man sich also erst einmal vom Fetisch des Schiffsbauens befreit hat, stehen die Aussichten für eine Privatisierung und für den Erhalt der Arbeitsplätze gar nicht so schlecht.

Ehe aber neue Ideen umgesetzt werden können, muß mit der EG die Frage über die für die Ostwerften zugelassenen Produktionsquoten geklärt werden. Am 20. Mai 1992 hat die EG-Kommission den Beschluß gefaßt, dem EG-Ministerrat die Unterstützung und Subventionierung des ostdeutschen Schiffbaus vorzuschlagen.⁵⁹ Die Werften sollen danach für die vor dem 1. Juli 1990 eingegangenen Neubaufträge Subventionen bis zu 36% der Baukosten erhalten dürfen. Für den übrigen EG-Schiffbau gelten stattdessen 9%. An die großzügige Regelung ist indessen eine Bedingung geknüpft – die ostdeutschen Werften müssen den schon oft diskutierten Kapazitätsabbau vornehmen, und zwar bis 1995 auf insgesamt 330 000 CGT (calibrates gross tons). Hierbei muß es sich um »unwiderrufliche Schließungen von Produktionseinrichtungen« handeln (»Nordeutsche Neueste Nachrichten«).

Kaum sind diese Vorschläge bekannt, hagelt es auch schon ablehnende Kommentare und Proteste. Rostocks IG-Metall-Chef Klein richtet scharfe Vorwürfe an Ministerpräsident Seite, der vor Gesprächen mit der EG-Kommission zugesagt hatte, sich für 440 000 CGT stark zu machen. Wirtschaftsminister Lehment kontert diese Behauptung mit dem Hinweis, es handele sich ja nur um Vorschläge; die Entscheidung sei erst von den EG-Ministern am 17. Juni zu treffen. Das ist sicher richtig. Auch der angegriffene Ministerpräsident reagiert: *Ich gehe nach wie vor von 440 000 CGT für Mecklenburg-Vorpommern aus.*⁶⁰ Das klingt ein wenig wie Pfeifen im dunklen Wald.

Andere Proteste kommen, wie kaum anders zu erwarten, von den Werftbelegschaften. Sie drohen mit einer unruhigen Woche, und der Konzernbetriebsrat der DMS und die IG-Metall Küste rufen zu einer Aktionswoche vom 21. bis 27. Mai 1992 auf (Motto: Mölle-mann und die EG tun dem deutschen Schiffbau weh). Das Schlimmste an der Sache ist, daß zu dieser Zeit viel von Plänen die Rede ist, nach der die Papenburger Meyer-Werft beabsichtigt, in Mukran auf Rügen eine völlig neue große Schiffbau-Anlage zu errichten. Damit würde Meyer zu einer »Ostwerft« und könnte einen Teil der vorgesehenen Schiffbaukapazität für sich beanspruchen. Meyer hat die Unterstützung der Schweriner Landesregierung.⁶¹ Der Gedanke ist im Grunde so schlecht nicht; wer die beengten Fahrwasserverhältnisse an der Ems kennt, begreift den Wunsch der Werft recht gut. In Mukran ist alles vorhanden, was in Papenburg fehlt – Platz genug und tiefes Wasser.

Bislang sind zwar noch keine Quoten für die einzelnen Werften ausgehandelt (sieht man von Gerüchten ab), aber man kann absehen, daß 330 000 CGT nicht für alle reichen. Wenn sich da keine Lösung findet, müssen ein oder zwei Ostwerften schließen, wobei die Neptunwerft ohnehin schon nicht mehr mitgerechnet ist. Als Schließungskandidat handelt die Gerüchteküche z.B. die Stralsunder Volkswerft.⁶² Ministerpräsident Seite aber macht sich stark dafür, daß alle Industriestandorte der Werften erhalten bleiben. Irgendwie geht das alles nicht zusammen. Ein eher unbeholfener Versuch, daß Meyer-Projekt und die Zukunft der Volkswerft unter einen Hut zu bringen, ist der Vorschlag, Meyer möge die Volkswerft selbst übernehmen. Das verkennt die technischen Voraussetzungen für Meyers Pläne; in Stralsund gibt es kein tiefes Wasser.⁶³ Die Lösung besteht schließlich darin, daß Meyer sich von seinen Plänen zurückzieht (*Der Widerstand deutscher und europäischer Konkurrenten sowie die Vorentscheidung der EG zur Reduzierung der Schiffbau-Kapazitäten in Mecklenburg-Vorpommern zwingen uns, die Werft nicht zu bauen.*)⁶⁴ Einen Tag vor der geplanten Sitzung des europäischen Ministerrates signalisieren die Oberbürgermeister der drei Hansestädte Wismar, Rostock und Stralsund auf einer Pressekonferenz in Brüssel, daß sie mit einem Kapazitätsabbau in der von der EG-Kommission vorgeschlagenen Größenordnung (40% = 330 000 CGT) einverstanden sind. Dies sei allerdings die äußerste Schmerzgrenze.⁶⁵ Die Quoten für die einzelnen Werften werden sich dann so gestalten: Je 110 000 CGT für MTW-Wismar und die Warnow-Werft, 80 000 für die Volkswerft Stralsund und 30 000 für die Peene-Werft in Wolgast. Boizenburg soll als reine Binnenschiffswerft verbleiben und zählt nicht mit.

So stimmt denn am 17. Juni 1992 der EG-Ministerrat mit 11 von 12 Stimmen für den Vorschlag der Kommission; nur Dänemark votiert dagegen⁶⁶, beugt sich aber der Mehrheit. Dies ist ein hervorragendes Ergebnis, nachdem vorher auch die Industrieminister Frankreichs, Italiens und Spaniens Bedenken geäußert hatten.

Noch einmal allerdings scheint die Sache gefährdet, als am 10. Juli das Europa-Parlament mit Mehrheit einen verschärften Kapazitätsabbau von 55% fordert. Da dieses Votum nach den EG-Spielregeln für die Kommission nicht bindend ist, bleibt alles, wie es ist – Ende gut, alles gut.

Das läßt sich von den Verhandlungen der Treuhand mit Kvaerner noch nicht sagen.



Am Ausrüstungskai der Warnow-Werft sehen wir links die Objekt-Nr. 470 KAPITAN E. FREYMAN und rechts die Objekt-Nr. 469 KAPITAN L. GOLUBEV, beide vom Typ MPC-900 Neptun. Foto: Harald Hückstädt 10.10.1992

Während sie laufen, wechseln Unruhe und Zuversicht unter der Belegschaft ab, aber die Produktion geht weiter. In den letzten Monaten sind folgende Schiffe in Arbeit oder fertiggestellt:

Werft-Nr.		Typ	v. Stapel	Übergabe	Reeder
466	KAPITAN N.KLADNO	MPC-900 ...		21.8.1992	Tamworth Shippg. Corporation
467	KAPITAN A. KRIVOBOKOV	MPC-900 ...		21.8.1992	Tamworth Shippg. Corporation
468	KAPITAN V. KIRIS	MPC-900	1.6.1992	30.9.1992	Nassau, Bahamas
469	KAPITAN L. GOLUBEV	MPC-900	14.8.1992	18.12.1992?	...
470	...	MPC-900	2.10.1992	noch 1992...	
471	...	MPC-900	angearbeitet,	aber zurückgestellt	
405	BRASIL EXPRESS ex ANNABELLA D.	Warnow CS-1400	12.6.1992	6.11.1992?	Peter Döhle, Hamburg
406	...	Warnow CS-1400	29.6.1992	...	Schulte
421	..	Warnow CS-1400	6.11.1992?	...	Oldendorff

Die Besprechungen mit den Norwegern nehmen inzwischen einen schleppenden Gang, und die Öffentlichkeit hört nicht allzuviel, bis die »Norddeutschen Neuesten Nachrichten« am 22. August schreiben, die Privatisierung hänge am seidenen Faden.

Wenn das schief läuft, platzt hier eine Bombe, läßt sich der Rostocker IG-Metall-Vorsitzende Klein vernehmen und weiß zu berichten, daß Kvaerner Nachforderungen von 200 Mio. DM gestellt habe. Der Konzern selbst will davon nichts wissen. Man stehe zu den mit



KAPITAN L. GOLUBEV (Typ MPC-900 Neptun) am Ausüstungskai der Warnow-Werft.
Foto: Harald Hückstädt 10.10.1992

der Treuhand ausgehandelten Vereinbarungen, es gebe keine offenen Fragen oder Streitigkeiten mehr.⁶⁷ Kvaerner wolle die Warnow-Werft zum 1. Oktober übernehmen.⁶⁸ Wirtschaftsminister Lehment wiederum sieht Anlaß, vor »Panikmache« zu warnen. Was ist los?

Zwischen Kvaerner und der Treuhand ist ein Verhandlungsstopp eingetreten. Es sei *eine Situation erreicht, wo die Verhandlungsposition noch einmal nüchtern überprüft werden muß*, erläutert Treuhandsprecher Wolf Schöde. Man müsse bei der Größenordnung der hier für die Umstrukturierung erforderlichen Steuergelder gründlich prüfen. Dieser Ansicht habe sich auch das Präsidium des Verwaltungsrats der Treuhand angeschlossen.⁶⁹ Es ist aber nicht die Größenordnung allein. Neben dem vereinbarten Investitionsanteil von rund 490 Mio. DM, den die Treuhand für Warnemünde aufbringen soll, will Kvaerner die Investitionssumme auch noch 14 Tage nach Vertragsabschluß überwiesen haben. Schließlich soll die Treuhand alle Verluste aus Altkontrakten tragen und laufende Verluste aus der Restrukturierungszeit von 1992–1995 ebenso. Das sind Kvaernersche Nachforderungen, die sich auf ca. 150 Mio. DM summieren.

Der Treuhand wird das Leben dadurch nicht leichter gemacht, daß Wirtschaftsminister Lehment, der große Befürworter des Verkaufs an Kvaerner, ständig querschießt. *Es ist völlig unverständlich, wie man ausgerechnet jetzt, bei der in Rostock obnehin angeheizten Situation, so wenig Fingerspitzengefühl zeigen kann und Verhandlungen unterbricht*, läßt er verlauten.⁷⁰ Die Rolle der Landesregierung und vor allem ihres Wirtschaftsministers ist tatsächlich von Anbeginn der Verhandlungen mit Kvaerner äußerst unglücklich. Die »Frankfurter Allgemeine Zeitung« vom 29. August 1992 bringt es auf den Punkt: *Die einseitige Festlegung der Landesregierung ... und vor allem ihres Wirtschaftsministers Conrad-Michael Lehment auf das Übernahmeangebot von Kvaerner für die Warnow-Werft habe der Treuhand-Anstalt die Privatisierung von Angang an erheblich erschwert ... Es hätte sich auch das ... Konzept, die Übernahme der Neubauwerft Warnow mit der Übernahme der Rostocker Reparaturwerft Neptun durch die Norweger zu verbinden, nicht mehr durchsetzen lassen. Die Verhandlungsposition von Kvaerner sei dank der ihnen durch die Landesre-*



Im Dock II der Warnow-Werft liegt die Objekt-Nr. 406 (noch ohne Namen, der in Warnemünde immer erst nach dem Stapellauf, oftmals bei der Ablieferung, vergeben wurde) vom Typ WAR-NOW CS-1400, während rechts daneben die seit August 1991 stillgelegte Objekt-Nr. 157 vom Typ LO/RO 18 II auf den Weiterbau wartet. Foto: Harald Hückstädt 10.10.1992

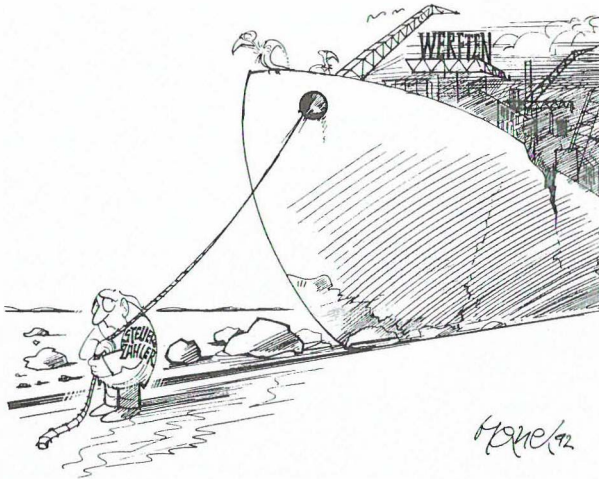
gierung in Schwerin zgedachten Favoritenrolle inzwischen so stark gewesen, daß die Treuhand die Neptunwerft Anfang April aus dem Verhandlungspaket wieder habe herauslösen und getrennt neu ausschreiben müssen. Eine Verhandlungspause ist also wohl angebracht.

Anfang September führen Initiativen der IG-Metall und des Landeswirtschaftsministers Lehment dazu, daß die Verhandlungen zwischen der Treuhand und Kvaerner fortgesetzt werden.⁷¹ Das ist auch geboten, denn die Stimmung unter den Mitarbeitern der Werft beginnt, zur Abwanderung von dringend gebrauchten Fachkräften zu führen, die sich anderswo bessere Chancen ausrechnen. Folgende Punkte sind noch zu besprechen⁷²:

- Die Verluste für alle vorhandenen und neu zu aquirierenden Neuaufträge bis 1995 sind festzulegen
- Die Selbstbeteiligung des künftigen Eigners an den Initiativen soll erhöht werden
- Die Bewertung des einzubringenden Anlagevermögens ist endgültig zu klären.

Unter dem Druck der Landesregierung und der Werftbelegschaft zeigen sich beide Verhandlungspartner optimistisch, noch im September zu einer Übereinstimmung zu kommen. Bereits am 7. September sind sie sich einig. Am 19. September 1992 kann die »Ostseezeitung« melden, daß der Verwaltungsrat der Treuhand dem erzielten Ergebnis zugestimmt hat, welches wie folgt aussieht:

1. Kvaerner Deutschland GmbH übernimmt die Warnow-Werft zum 1. Oktober 1992.
2. Auf der Werft werden 575 Mio. DM investiert, von denen die Treuhand zusätzlich zu bereits ausgegebenen 20 Mio. 436,5 Mio. DM aufbringt.
3. Die neu zu errichtenden Anlagen werden in Übereinstimmung mit den EG-Beschlüssen für eine Kapazität von 85 000 CGT p.a. ausgelegt.
4. Kvaerner garantiert 2150 Arbeitsplätze (einschließlich der Auszubildenden). Die Treuhand stellt Kvaerner von den Kosten für den noch ausstehenden Personalabbau frei. Die Zahl der Warnow-Mitarbeiter lag am 18. August 1992 bei 3139.



Schwere Last in Mecklenburg

Zeichnung: Hanell

5. Kvaerner wird der Treuhand jährlich über die vorgenommenen Investitionen Bericht erstatten. Die Angaben können durch Wirtschaftsprüfer kontrolliert werden.
6. Das Übereinkommen bedarf noch der Bestätigung durch den Bundesfinanzminister und die EG-Kommission.

Endlich ist die Kuh vom Eis, endlich atmen alle Beteiligten auf. Oder doch nicht? Als am 1. Oktober 1992 anlässlich der Unterzeichnung des Vertrages und der Übernahme durch Kvaerner eine Pressekonferenz auf der Werft stattfinden soll, warten die Reporter vergebens. Im letzten Moment sind wieder Schwierigkeiten aufgetaucht, die noch verhandelt werden müssen.⁷³ Immerhin legt man jetzt keine Denkpause mehr ein. Diesmal geht es um die bislang noch strittige Kostenübernahme für Garantieleistungen, die aus der ehemaligen Sowjetunion für noch zu DDR-Zeiten gelieferte Schiffe geltend gemacht werden. Unter dem Druck der Öffentlichkeit einigt man sich schnell; wie allerdings die Lasten verteilt werden, darüber gibt es keine Auskunft. Aber nun ist es unwiderruflich: Seit dem Nachmittag des 2. Oktober ist Kvaerner Herr im Hause Warnow-Werft.⁷⁴ Das neue Unternehmen wird den Namen »Kvaerner-Warnow-Werft« tragen, während die nunmehr abgetrennte Neptunwerft den alten Namen »Neptun-Warnow-Werft« behält. Um zu zeigen, wer jetzt das Sagen hat, ist Kvaerner mit einer jungen Führungsmannschaft angerückt, der von deutscher Seite nur noch Horst Buchert als Direktor für das Direktionssekretariat und Jürgen Kennemann als Personaldirektor angehören. Letzterer ist um seinen Posten nicht zu beneiden; er wird es sein, der die unvermeidlichen Kündigungen durchzuführen hat. Aber das ist eine Sache, die wir in diesem Bericht nicht mehr weiterverfolgen.

Wir wenden uns wieder dem Schicksal der Neptunwerft zu, mit der wir begonnen haben. Nachdem Kvaerner definitiv erklärt hat, an der Neptunwerft nicht interessiert zu sein, ist die Treuhand gezwungen, das Unternehmen neu auszuschreiben. Einziges Ergebnis dieser Ausschreibung ist ein Angebot der Neptun-Manager, die Werft im Rahmen eines »Management Buy Out« (MBO) selbst zu erwerben.⁷⁵ Diese Offerte, die schon von Ende März 1992 datiert, hat aber vor allem den Zweck, die Wiederaufteilung zwischen Warnow-Werft und Neptun-Werft nach dem Zuschlag für Kvaerner zu verhindern, um Synergieeffekte zwischen beiden Unternehmen zu retten. Druck auf die Treuhand ist also Sinn der Sache, aber das kann natürlich nicht zum Erfolg führen.

Im Juni 1992 liegt ein zweites MBO-Angebot vor, in welchem der Wegfall des Schiffneubaus berücksichtigt wird. Es soll eine »Neptun Industrie Holding« gegründet werden, unter deren Dach aussichtsreiche Geschäftsbereiche als mittelständische Unternehmen zusammengeschlossen sind. Solche Bereiche wären etwa neben der Schiffsreparatur und dem Sektionsbau der allgemeine Stahlbau, Maschinen- und Anlagenbau, die Oberflächenbearbeitung (Verzinkerei), der Sanitärbau, Consulting Bau sowie ein Service-Rechenzentrum. Auch der Bau von Kraftwerksanlagen und Tunnelvortriebsmaschinen für Rohrleitungen ist vorgesehen.⁷⁶ Das Handikap dieses Plans ist das Fehlen des schon mehrfach genannten Warnow-Docks II, welches jetzt in Händen des Bremer Vulkan ist. Der Vulkan jedoch hält sich bedeckt; zwar hat er bei der Treuhand sein Interesse an der Neptunwerft bekundet, kann aber eine Offerte erst abgeben, wenn die Verträge für die Hanse-Holding (MTW und DMR) unterzeichnet sind. Das hat den großen Vorteil, daß er sich an dem schon vorliegenden MBO-Projekt zu seinem Vorteil orientieren kann.⁷⁷ Immerhin glimmt jetzt für die Neptunmitarbeiter wieder ein Hoffnungsschimmer auf. Auf einer außerordentlichen Belegschaftsversammlung am 2. Juni erhält Geschäftsführer Steffen Rockmann den Beifall der Belegschaft, als er die Situation erläutert. *Die Neptunwerker haben die Treuhand und die Politik mit ihren Leistungen und mit gewerkschaftlichem Druck überzeugt, daß »Neptun« als Industriestandort überlebensfähig ist*, sagt er, verhehlt aber auch nicht, daß es in der jüngsten Vergangenheit zwar viel Arbeit, aber auch viel Leerlauf gegeben habe und daß zugunsten der Konkurrenzfähigkeit unbedingt die Produktionskosten gesenkt werden müßten.

Wenige Tage später wird ein weiteres Projekt zur Neptun-Zukunft bekannt. Die junge Rostocker Firma Selck & Diestel (Metallbau und Klimatechnik) stellt ein Konzept vor, nach dem ein Bauunternehmen gegründet werden soll, welches die Sanierung und Bebauung des Werftgeländes vorzunehmen hätte. Entstehen sollen ein Yachthafen und eine Yachtwerft, eine große ständige Bootsmesse (die größte der Welt!), ein maritimes Hotel und ein attraktiver Verkaufsbereich mit Shop-in-Shop-Läden. Am Wasser wäre eine Flaniermeile für Bevölkerung und Käufer zu denken.⁷⁸ Das klingt sehr verlockend und beinahe märchenhaft, kann man sich so etwas doch vielleicht an der Alster, aber schwerlich an der Warnow vorstellen. Dafür hat man in Rostock noch keine Antenne, und so äußert sich der Neptun-Betriebsrat strikt gegen so vage Pläne⁷⁹, in dieser Sache unterstützt von der Meinung des Wirtschaftsförderungsamtes der Hansestadt.⁸⁰

Am 1. Juli übernimmt der Bremer Vulkan die ihm zugesprochenen Unternehmen, und nun ist der Zeitpunkt gekommen, daß er sich zu seinen Absichten hinsichtlich der Neptunwerft äußert. Auf Wunsch der Treuhand werden der Bremer Vulkan bzw. seine »Hanse Holding«, die Manager der DMS und der Neptunwerft, ein gemeinsames Kaufangebot erarbeiten.⁸¹ Damit steigen die Aussichten der Werft auf das Reparatur-Geschäft, kommt doch nun das oft erwähnte Dock wieder in ihre Reichweite. Aber auch diese Sache hat einen Haken. Man ist sich nämlich über die Aufteilung der Geschäftsanteile nicht einig. Die Manager legen Wert auf die unternehmerische Führung und fordern demzufolge 60% der Anteile, während der Vulkan auf 50 zu 50 besteht.⁸²

Im ganzen trifft jedoch diese Planung rundherum auf Zustimmung. Der Betriebsrat ebenso wie der Rostocker Senat sprechen sich positiv aus, und selbst die Landesregierung in Schwerin und Minister Lehment äußern sich zustimmend. Aber wie schon bei den Verhandlungen über die Warnow-Werft hört man in der Öffentlichkeit auch nun nichts über Fortschritte in der Angelegenheit. Ungewißheit in Lebensfragen ist eine schlimme Sache. Aber noch schlimmer ist, daß Anfang November alle Hoffnungen mit einem Schlage wieder zerstreuen, als die Presse erfahren haben will, daß der Vulkan aus dem Projekt wieder ausgestiegen sei, weil das Konzept offenbar nicht die gewünschten Erträge erwarten lasse.⁸³

Ganz so schlimm ist es dann doch nicht; die Verhandlungen gehen normal weiter. Aber dennoch gibt es Probleme. Derzeit gibt die EG keine Investitionsmittel für die Modernisierung der Reparaturbasis frei; verständlich zu einem Zeitpunkt, wo über Kapazitätsabbau (des Neubaus allerdings) geredet wird. Und andererseits behält sich Kvaerner noch immer vor, eventuell selbst in Zukunft auch noch das Reparaturgeschäft zu betreiben. Zwei Reparaturwerften in Rostock aber sind zuviel.

Nun wird also auf die Entscheidung der Treuhand über das vorliegende MBO-Projekt gewartet. Und mit diesem Stand der Dinge, der sich zum Jahresende 1992 noch nicht geändert hat, will ich den Bericht über das Schicksal der Neptunwerft beenden. Drei bewegte Jahre lang haben wir ihr Schicksal begleitet und von Jürgen Begemanns Planinformation, in welcher er Kündigungen zum Zwecke der Rationalisierung strikt ablehnte, bis zum MOB-Konzept zusammen mit dem Bremer Vulkan war ein weiter Weg. Aber wie die Zukunft auch im einzelnen aussehen mag, so hat sich doch ergeben, daß Neptun auch ohne Schiffsneubau weiterleben kann und weiterleben wird.

Anmerkungen:

Den Herren Joachim Stahl und Reinhard Kramer danke ich sehr herzlich für ihre hilfreiche Unterstützung bei der Abfassung dieses Manuskripts.

- 1 Der Kampf – Organ der SED-Betriebsgruppe der Schiffswerft »Neptun« Rostock, Nr. 1 vom 5. 2. 1949.
- 2 Neptun-Warnow-Kurier vom 16. 1. 1992.
- 3 Wertzeitung der Neptun-Warnow-Werft vom 11. 7. 1991.
- 4 VVB = Vereinigung Volkseigener Betriebe. Der VVB-Schiffbau war organisatorisch der Vorgänger des VEB Kombinat Schiffbau.
- 5 Zur Geschichte der Warnow-Werft und ihrem früheren Bauprogramm siehe: »VEB Warnow-Werft Warnemünde«, eine 1981 von der Betriebsparteioorganisation der Werft herausgegebene Schrift, sowie Kataloge des VEB Kombinat Schiffbau bzw. der DMS.
- 6 Neptun-Warnow-Kurier vom 10. 10. 1991.
- 7 Ebd. vom 21. 11. 1991.
- 8 Ebd. vom 12. 9. 1991.
- 9 Ebd. vom 5. 9. 1991.
- 10 Ostseezeitung vom 12. 12. 1991.
- 11 Neptun-Warnow-Kurier vom 8. 8. 1991.
- 12 Ebd. vom 26. 9. 1991.
- 13 Ebd. vom 12. 9. 1991.
- 14 Ebd. vom 5. 12. 1991.
- 15 Ebd. vom 26. 9. 1991.
- 16 Ebd. vom 19. 9. 1991.
- 17 Ebd. vom 21. 11. 1991.
- 18 Ebd. vom 26. 9. 1991.
- 19 Zur Beschreibung des Schiffstyps siehe Seewirtschaft 16, 1984, S. 493f.
- 20 Neptun-Warnow-Kurier vom 19. 12. 1991.
- 21 Morgenpost Mecklenburg vom 3. Januar 1992. Im Neptun-Warnow-Kurier vom 6. 2. 1992 wird dieses Schiff näher vorgestellt: *Der Cash Carrier (Cassette Aboard Ship) stellt einen neuen Schiffstyp und ein völlig neues Transportkonzept dar. Das etwa 153 m lange und 24 m breite Schiff mit einer Seitenhöhe von etwa 24 Meter wird die gesamte Ladung in Kassetten mit einem Gewicht von bis zu 70 Tonnen je Kasette transportieren. Die Kassettenkapazität beträgt mindestens 228 Stück, wobei fünf in der Höhe gestaut werden können. In einer sechsten Lage können weitere kleinere Einheiten transportiert werden. Steuerbord und Backbord sind je drei Kassetten quer staubar. Die Be- und Entladung der Kassetten wird mit zwei vollautomatischen Bordkränen erfolgen. Das Kassettenschiff vom Typ Cash-Carrier ist ein Einschraubenmotorschiff, das einen 12 000 kW starken Motor erhalten soll. Als Betriebsgeschwindigkeit sind 18 Knoten vorgesehen. Über die ganze Schiffslänge befindet sich ein überdachter Aufbau. Es hat einen Bugwulst sowie ein Achterschiff mit Steg und Spiegelheck. Der Maschinenraum wird achtern angeordnet und völlig von der*

Ladung überstaut. Das Deckshaus ist vorn oberhalb des Aufbaus aufgesetzt. Das Schiff ist so konzipiert, daß maximal 10 Besatzungsmitglieder für den Betrieb erforderlich sein werden.

- 22 Neptun-Warnow-Kurier vom 14. 11. 1991.
- 23 Für einen Dollar zahlt man im März inoffiziell bis zu 200 Rubel; entsprechend wird auch die D-Mark gehandelt. Der Spiegel 14, 1992, S. 139.
- 24 Neptun-Warnow-Kurier vom 16. 1. 1992.
- 25 Ebd. vom 23. 1. 1992.
- 26 Nur eines von vielen Beispielen erwähnt der Kölner Stadtanzeiger vom 30. 10. 1991 unter der Überschrift: *So spannend wie ein Krimi ... da war zum Beispiel von Strohmännern, die auf Rechnung der früheren DDR-Staatssicherheit ehemals volkseigene Firmen erwerben, die Rede. Rostock sei wie eh und je eine der wichtigsten Stasi-Schaltzentralen ... Revisoren der Treuhandzentrale unterziehen die Niederlassung Rostock seit geraumer Zeit einer Sonderprüfung: Sie gehen damit Hinweisen über Unregelmäßigkeiten in dieser Filiale nach. Der Vorwurf ... ist der im Falle von Treuhandmanagern übliche: Der Regionalfürst der Berliner Anstalt soll ein Unternehmen – (in diesem Falle) die Industrie- und Hafensbau GmbH in Rostock – weit unter Wert ... verkauft haben. Die Treuhandfiliale habe für die IHAB lediglich 3,5 Mio. DM Erlöst, obwohl der erzielbare Kaufpreis das Zehnfache betrage.*
- 27 Hamburger Abendblatt vom 14. 11. 1991.
- 28 Ebd. 14. 11. 1991.
- 29 Norddeutsche Neueste Nachrichten vom 14. 11. 1991.
- 30 Die Welt vom 3. 12. 1991.
- 31 Metall-Nachrichten (der IG-Metall) für die Beschäftigten der DMS – November 1991.
- 32 Ostseezeitung vom 10. 12. 1991.
- 33 Neptun-Warnow-Kurier vom 19. 12. 1991.
- 34 Hamburger Abendblatt vom 12. 12. 1991.
- 35 Kölner Stadtanzeiger vom 1./2. 2. 1992.
- 36 Ebd. vom 29. 2./1. 3. 1992.
- 37 Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 29. 2. 1992.
- 38 Norddeutsche Neueste Nachrichten vom 6. 3. 1992.
- 39 Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 3. 3. 1992.
- 40 Ebd. vom 4. 3. 1992.
- 41 Kölner Stadtanzeiger vom 5. 3. 1992.
- 42 Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 6. 3. 1992.
- 43 Ebd. vom 5. 3. 1992.
- 44 Ebd. vom 6. 3. 1992.
- 45 Kölner Stadtanzeiger vom 11. 3. 1992.
- 46 Norddeutsche Neueste Nachrichten vom 12. 3. 1992.
- 47 Kölner Stadtanzeiger vom 14./15. 3. 1992.
- 48 Der Spiegel, Nr. 14, 1992, S. 21.
- 49 Kölner Stadtanzeiger vom 17. 3. 1992.
- 50 Ebd. vom 17. 3. 1992.
- 51 Ebd. vom 18. 3. 1992.
- 52 Ostseezeitung vom 18. 3. 1992.
- 53 Der Spiegel, Nr. 13, 1992, S. 119.
- 54 Ostseezeitung vom 1. 4. 1992.
- 55 Neptun-Warnow-Kurier vom 2. 4. 1992.
- 56 Norddeutsche Neueste Nachrichten vom 4. 4. 1992.
- 57 VAA-Nachrichten (Verband Angestellter Akademiker), Nr. 9, Sept. 1992.
- 58 Neptun-Warnow-Kurier vom 14. 5. 1992.
- 59 Norddeutsche Neueste Nachrichten vom 21. 5. 1992.
- 60 Ebd. vom 20. 5. 1992.
- 61 Hamburger Abendblatt vom 24. 4. 1992.
- 62 Ostseezeitung vom 22. 5. 1992.
- 63 Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 25. 5. 1992.
- 64 Hamburger Abendblatt Nr. 131 vom 6. 6. 1992.
- 65 Norddeutsche Neueste Nachrichten vom 17. 6. 1992.
- 66 Kölner Stadtanzeiger vom 21. 7. 1992.
- 67 Norddeutsche Neueste Nachrichten vom 25. 8. 1992.

- 68 Ebd. vom 29. 8. 1992.
 69 Ostseezeitung vom 29. 8. 1992.
 70 Ebd. vom 29. 8. 1992.
 71 Norddeutsche Neueste Nachrichten vom 5. 9. 1992.
 72 Neptun-Warnow-Kurier vom 10. 9. 1992.
 73 Norddeutsche Neueste Nachrichten vom 2. 10. 1992.
 74 Ebd. vom 5. 10. 1992.
 75 Hamburger Abendblatt vom 1. 6. 1992.
 76 Ebd. vom 1. 6. 1992.
 77 Norddeutsche Neueste Nachrichten vom 3. 6. 1992.
 78 Ostseezeitung vom 5. 6. 1992.
 79 Norddeutsche Neueste Nachrichten vom 10. 6. 1992.
 80 Ostseezeitung vom 6. 6. 1992.
 81 Norddeutsche Neueste Nachrichten vom 6. 6. 1992.
 82 Hamburger Abendblatt vom 6. 6. 1992.
 83 Norddeutsche Neueste Nachrichten vom 2. 11. 1992.

✧

Zusatz der Redaktion:

Das Ende der Darstellung Harald Hückstädt's war natürlich noch nicht das Ende der schier unendlichen Geschichte der Verwirrungen. Erst im Herbst 1993 ist die traditionsreiche Neptun-Werft in ruhiges Fahrwasser gekommen, nunmehr unter Führung des Bremer Vulkan. Die Bremerhavener »Nordsee-Zeitung« berichtet am 5. Oktober 1993:

Neptun ernüchtert

Keine Liebeshochzeit für die Rostocker Werft

Rostock (dpa). Neptun Industrie Rostock trägt den Schleier der Hoffnung. Das Warten ist vorüber, auch diese betagte „Braut“ kam endlich unter die Haube. Nach Monaten der Sorgen und Zweifel begann gestern am ältesten Werftstandort an der deutschen Ostseeküste nach Übernahme durch die Bremer Vulkan AG erstmals wieder eine Arbeitswoche ohne Zukunftsangst.

Der Hochzeitsfeier folgt nun der Alltag. Trotz der Ehe mit dem potenten Vulkan waren die Jubelgesänge der Beschäftigten von Neptun Industrie eher verhalten. „Wir sind wohl auf dem richtigen Kurs, aber jetzt fängt die Arbeit ja erst an“, meint Betriebsratsvorsitzender Detlef Schüler. Das Konzept des Bremer Vulkan und seiner Hanse Holding, an der

auch die Bremerhavener Schichau Seebeckwerft AG mit 5 Prozent beteiligt ist, sei zwar schlüssig und werde auch von der Belgschaft mitgetragen. „Doch es ist eben erst ein Konzept, das noch Realität werden muß.“

Zu oft wurden bei Neptun in den vergangenen drei Jahren Hoffnungen auf eine Privatisierung geweckt und dann doch enttäuscht. Nach Ansicht von Manfred Timmermann, Chef der Hanse Holding, war keine der ostdeutschen Werften so tief in den Strudel der Umstrukturierung gezogen worden wie der Rostocker Neptun: Erst die harte Entscheidung, den Schiffsneubau an diesem traditionsreichen Standort nach 140 Jahren aufzugeben. Dann der überhastete Zusammenschluß von Neptun mit der Warnemünder Warnow-Werft,

der nur kurz hielt. Und schließlich Versuche, Filetstücke des stadtnahen Areals in eine touristische Bummelmeile umzuwandeln.

„Wir kamen uns wirklich schon vor wie eine Braut, die man extra häßlich macht, damit sich ja kein Interessent für eine standesgemäße Hochzeit findet“, umschreibt Schüler das Hin und Her. „Hätten unsere heute noch 1400 Leute nicht so für Neptun gekämpft – wir wären längst untergegangen.“ Jetzt gehe es aber wieder aufwärts. Schwer genug wird es, weiß Schüler, selbst wenn die 360 Millionen DM von der Treuhand bis Ende 1996 erst einmal Luft für den Neuanfang verschaffen. „Doch dann müssen wir am Markt etabliert sein – im Bereich Schiffsreparaturen und im Stahlbau sowie in sechs neuen, schiffbaufremden Geschäftsfeldern.“

Neptun and the German reunification – Part II

Summary

The first part of the article "Neptun and the German reunification" appeared in No. 15 of the "Deutsches Schiffsarchiv." It dealt with the problems faced by the former state-owned shipyard Neptunwerft during its conversion to market-economy production following reunification. Attention was given to the production process and the social circumstances of the shipyard workforce shortly before the great turn of events, as well as to the discussions regarding various possible ways of transforming the shipbuilding industry on the Warnow River into a state-owned enterprise that would be competitive on a long-term basis. The second part of the article takes a closer look at the period following June 21, 1991, the date marking the overhasty fusion of the Neptun and Warnow shipyards to form the Neptun-Warnow-Werft-GmbH (NWW), a limited liability company.

Under new organizational conditions the production at NWW was to be streamlined. The work was divided and rationalized – the Neptunwerft was now in charge of ship repairs while new constructions were to be carried out solely by the Warnowwerft. In December, '91 a positive balance was struck in terms of incoming orders; this, however, did not reflect the financial situation of the company. Ships built for the Soviet Union, for example, were not delivered due to the fact that the terms of the contract negotiated with the DDR (payment by installments) were not accepted by the new management. The workers were left in the dark regarding the number of jobs to be eliminated in the course of the rationalization process. There had been rumours of 533 layoffs in Warnemünde and 3,026 in Rostock. In an attempt to appease the workers, an employment and qualification company was founded to provide the employees "released" by Neptun with jobs financed initially by state subsidies.

The "Deutsche Maschinen- und Schiffbau AG" (DMS), a limited share company which had replaced the former DDR-owned "Kombinat Schiffbau", developed a management concept giving priority to the transference of the shipyards and their subcontractors into private ownership. A trust company agreed to support this project.

While Krakow, the spokesman of the managing board of directors, did his best to put the Warnow shipyard in the clear before its sale in order to fetch a good price, the trust company was concerned with selling as quickly as possible. According to Krakow, 660 million DM would have been required to re-establish the competitive strength of the Eastern German shipyards, a sum the trust company was unwilling to spend.

Among the prospective buyers were the Bremer Vulkan, the Kvaerner-Gruppe of Oslo, HDW and Blohm & Voss, none of whom were interested in the preservation of the shipyard and the competition in shipbuilding that might have ensued. The companies Aarhus, Flydedock, A.P. Möller, TTS Total Transportation Systems, Norsk Hydro and the Aker-Gruppe also made bids for DMS. Neither DMS nor the trust company desired further bidders.

At the same time there was discussion of a joint venture to be run by the Land of Mecklenburg/Western Pomerania, the federal government and private participants. Surprisingly, this unrealistic solution was endorsed not only by the workers but by some members of the CDU (a political party) as well. While the CDU/FDP coalition was still debating over this alternative, Minister President of Mecklenburg/Western Pomerania Gomolka saved himself from having to take a stance in the matter by pointing

out that the trust company held the final power of decision. The parliamentary parties finally agreed to endorse neither partial private ownership of the shipyards nor the joint venture concept.

In the end the NWW was promised to Kvaerner while Meerestechnik Wismar along with the diesel engine shipyard of Rostock were to go to the Bremer Vulkan, all without government participation. Kvaerner guaranteed the preservation of nineteen hundred jobs including four hundred in Rostock. The joint venture had been defeated and the workers, fearing that Neptun was doomed for a shutdown, were furious.

In order to expand its jurisdiction, the trust company transformed the DMS into a limited liability company, depriving the former limited share company of its power of consent regarding sales.

The Kvaerner conglomerate made the following stipulations: New ships were to be produced only in Warnemünde; of the shipyard facilities the Bremer Vulkan was to receive Warnow Dock II to house the diesel engine factory of Rostock. There was a guarantee of 1,900 jobs initially, and an additional 250 by 1995. The purchase price was quoted a 1 million DM, the capital expenditure at 700 million DM, of which 200 million was to come from Kvaerner. The purchase was in effect as of September 1, 1992. Kvaerner intended to dispense with the cable-crane slipway entirely and rationalize production. A construction dock and a shipbuilding plant were to be set up. The negotiations were tedious and broke down completely when the conglomerate insisted that 490 million DM be transferred to its account fourteen days after conclusion of the contract and that the trust company take over the losses accrued by old contracts. The Minister for Economic Affairs Lehment was accused of being obsessed with Kvaerner, thus giving the conglomerate a strong position and making it impossible to put the Warnow and Neptun shipyards up for sale together.

The emigration of the region's urgently needed skilled workers and pressure from the shipyard's workforce inspired initiatives of the Metal Workers' Union to resume negotiations at the beginning of September, 1992; an agreement was reached within a few days. The modified stipulations provided for an investment sum of 575 million DM of which the conglomerate was to contribute a mere 100 million; furthermore one thousand jobs were to be cut, freeing Kvaerner of a considerable amount of labour costs. The facilities were to be designed for a maximum capacity of eighty-five thousand cgt.

Since the conglomerate had lost all interest in the Neptun shipyard, a "management buyout" offer was announced, i.e. the workers themselves had the opportunity to buy shares in the enterprise and propose a solution to its financial problems. The idea of founding Neptun Industrie Holding, intended to house plants for ship repair, structural steelwork and the construction of machines and production facilities, suffered from the missing Dock II which already belonged to Vulkan. A further problem was that the future shareowners could only count on financial help from the E.C. if they contributed to the reduction of capacity in the Eastern German shipyards.

On Juli 1, by means of its Hanse Holding, the Bremer Vulkan took charge of its new production plants in Warnemünde and Rostock. For a fifty-percent share the Vulkan would have been willing to merge with the DMS-GmbH, but the latter insisted on owning an interest of sixty percent.

The newspaper article of October 5, 1993 appended by the editor reports on the resumption of work at the Neptun shipyard. This event followed the development of a management concept by the Bremer Vulkan providing for the five-percent share of the Schichau Seebeck shipyard of Bremerhaven.