

# SCHIFF- UND BOOTSBAU

► DIRK J. PETERS

## Deutsche Werften in der Zwischenkriegszeit (1918-1939)

Teil 1: Von der Kriegsrüstung zur Friedenswirtschaft. Schiffbaukonjunktur durch Reparationsleistungen und durch den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte nach dem Ersten Weltkrieg (1918-1923)

### 1. Einleitung

In diesem auf mehrere Teile angelegten Forschungsbericht über die deutschen Seeschiffswerften in der Zwischenkriegszeit geht es in erster Linie um die Darstellung der technik-, wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Aspekte der deutschen Schiffbauindustrie am Beispiel einzelner Unternehmen in den jeweiligen Schiffbauzentren Bremerhaven/Geestemünde (heute Stadtteil von Bremerhaven), Bremen, Wilhelmshaven, Emden, Papenburg, Hamburg, Kiel, Lübeck, Rostock, Stettin und Danzig. Bei dieser Betrachtung werden auch die ehemaligen Kaiserlichen Werftbetriebe in Wilhelmshaven, Kiel und Danzig berücksichtigt, die nach dem Ersten Weltkrieg verkleinert, privatisiert oder stillgelegt wurden. In den weiteren Kapiteln werden Krisenerscheinungen und Innovationsbestrebungen in den 1920er Jahren, Rationalisierungsmaßnahmen, Fusionen sowie die Schließung von Firmen am Beispiel der Deutschen Schiff- und Maschinenbau-AG (Deschimag), die Stagnation und der Überlebenskampf vieler Schiffbaubetriebe in den 1930er Jahren und der Aufschwung seit Mitte der 1930er Jahre in Folge der Kriegsrüstung durch die nationalsozialistische Wirtschaftspolitik beschrieben.

Dieser Aufsatz ergänzt das von Klaus-Peter Kiedel, Archivleiter des Deutschen Schiffsarchivs (DSM), geleitete Forschungsprojekt über die technische Entwicklung der deutschen Handelsflotte in den 1920er und 1930er Jahren, das in Kooperation mit dem Fachausschuss »Geschichte des Schiffbaus« der Schiffbautechnischen Gesellschaft auf der Homepage des DSM veröffentlicht wird.

Für die Darstellung der Forschungsergebnisse wurden Quellen aus dem Staatsarchiv in Bremen (Rolle der Deschimag bei der Konzentration der deutschen Werftindustrie), den niedersächsischen Staatsarchiven in Stade (Fusion der Unterweserwerften Tecklenborg und Seebeck mit der Deschimag und Schließung der Tecklenborg-Werft) und Aurich (Nordseewerke in Emden) sowie den Stadtarchiven in Bremerhaven (Unterweserwerften) und Emden (Krise der Nordseewerke) ausgewertet. Neben dem Archiv und der Handbibliothek der Abteilung Schifffahrt im Industriezeitalter am DSM wurden insbesondere die Zeitschriften »Schiffbau, Werft und Reederei« (ab 1922 »Werft, Reederei, Hafen«), das Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft, die Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure, das Internationale Register des Germanischen Lloyd, das Handbuch der Schiffbau-Industrie sowie die entsprechende Schiffbauliteratur in der Bibliothek des DSM systematisch ausgewertet.

Interessant ist die Bedeutung der 1899 gegründeten Schiffbautechnischen Gesellschaft (STG) zu sehen, die nach dem Ersten Weltkrieg technische Neuerungen und Modernisierungen im Produktionsablauf nach amerikanischem Vorbild forderte. Die STG verstand und versteht sich laut Satzung als ein Zusammenschluss zur Diskussion wissenschaftlich-technischer Fragen. Von 1899 bis 1937 blieb der letzte deutsche Kaiser Wilhelm II. auch nach seiner Abdankung ihr Schirmherr. Als Konsequenz der Nachkriegsentwicklung kam es zu einer Reform der Ausbildung der Schiffbauingenieure an den Technischen Hochschulen, die allerdings schon vor 1914 in Angriff genommen wurde.

Als wesentliche Grundlagen für die 1920er und 1930er Jahre haben sich die Untersuchungen von Herbert Heißner<sup>1</sup> über Strukturwandlungen und Konjunkturschwankungen im Schiffbau und ihr Einfluss auf die finanzielle Entwicklung der deutschen Werftindustrie, von Reinhart Schmelzkopf<sup>2</sup> über die deutsche Handelsschiffahrt von 1919 bis 1939, von Marc Fisser<sup>3</sup> über den Seeschiffbau an der Unterweser in der Weimarer Zeit und von Hartmut Rübner<sup>4</sup> über die maritime Wirtschaft und Politik in der Weimarer Republik und im Nationalsozialismus erwiesen. Die Arbeiten von Peter Kuckuk<sup>5</sup> zur AG »Weser«, von Hartmut Roder<sup>6</sup> zum Bremer Vulkan, der von Peter Kuckuk und Hartmut Roder<sup>7</sup> herausgegebene Sammelband über Werften und Schiffbau in Bremen und der Unterweserregion und die jüngst veröffentlichte Studie von Peter Kuckuk<sup>8</sup> über die Ostasienschnelldampfer SCHARNHORST, POTSDAM und GNEISENAU des Norddeutschen Lloyd (NDL) bilden eine gute Ergänzung. Als kurz gefasster Überblick für den Untersuchungszeitraum vom Ende des Ersten Weltkriegs bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs eignet sich die Arbeit von Götz Albert<sup>9</sup> über die Wettbewerbsfähigkeit und Krise der deutschen Schiffbauindustrie.

Zu einzelnen Werften sind neben den erwähnten Untersuchungen von Fisser zum Schiffbau im Unterwesergebiet sowie von Kuckuk und Roder zu den beiden bremischen Großwerften als Basisliteratur die wissenschaftlichen Untersuchungen von Heinz Haaker<sup>10</sup> über die Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck, von Joachim Stahl<sup>11</sup> zur Neptunwerft in Rostock, von Dirk J. Peters, Peter Neumann und Norbert Suxdorf<sup>12</sup> über die Nordseewerke in Emden sowie von Christian Ostersehlte<sup>13</sup> über die Kieler Howaldtswerke – Deutsche Werft zu nennen. Für die Hamburger Traditionswerft Blohm & Voss sind neben der offiziellen Firmenchronik zum 125-jährigen Jubiläum von Hans Jürgen Witthöft<sup>14</sup> die beiden Arbeiten von Andreas Meyhoff<sup>15</sup> über Blohm & Voss im Dritten Reich und von Olaf Mertelsmann<sup>16</sup> über die Zeit von 1914 bis 1923 zu erwähnen.

Sozialgeschichtliche Aspekte zur Werftindustrie und der Metallarbeiterbewegung am Beispiel der AG »Weser« in Bremen vermitteln die Untersuchungen von Fred Ludolph<sup>17</sup>, Dirk Hemje-Oltmanns<sup>18</sup> und Dieter Pfliegensdörfer.<sup>19</sup> Über die Rolle der Metallarbeiterbewegung sowie der Gewerkschaften im Unterwesergebiet, in Kiel sowie in Flensburg und speziell bei der Flensburger Schiffbaugesellschaft geben die Arbeiten von Rudolf Herbig, Michael Kalk und Michael Joho Auskunft.<sup>20</sup> Eine gute Literaturübersicht über den Schiffbau in der Weimarer Republik und im Dritten Reich bietet der Aufsatz von Lutz Krützfeldt.<sup>21</sup>

Insgesamt stellen die 1920er und 1930er Jahre für die deutsche Schiffbauindustrie eine sehr schwierige Zeit dar. Der Entwurf und der Bau von Kriegsschiffen für das Reichsmarineamt und auch Marineaufträge aus dem Ausland spielten aufgrund der Bestimmungen des Versailler Vertrages keine Rolle mehr und fielen als wesentlicher Beschäftigungsfaktor aus. Die Mitarbeiter mussten erhebliche Lohneinbußen im Vergleich zu 1914 hinnehmen, wenn sie überhaupt noch Beschäftigung fanden. Nach einer wirtschaftlichen Krisenphase waren die deutschen Werften von 1910 bis 1914 im Kriegs- und Handelsschiffbau mit technisch hochwertigen Produkten wieder gut ausgelastet, obwohl sich die Ertragsituation nicht wesentlich verbessert hatte. Etliche Unternehmen hatten ihre Anlagen modernisiert.

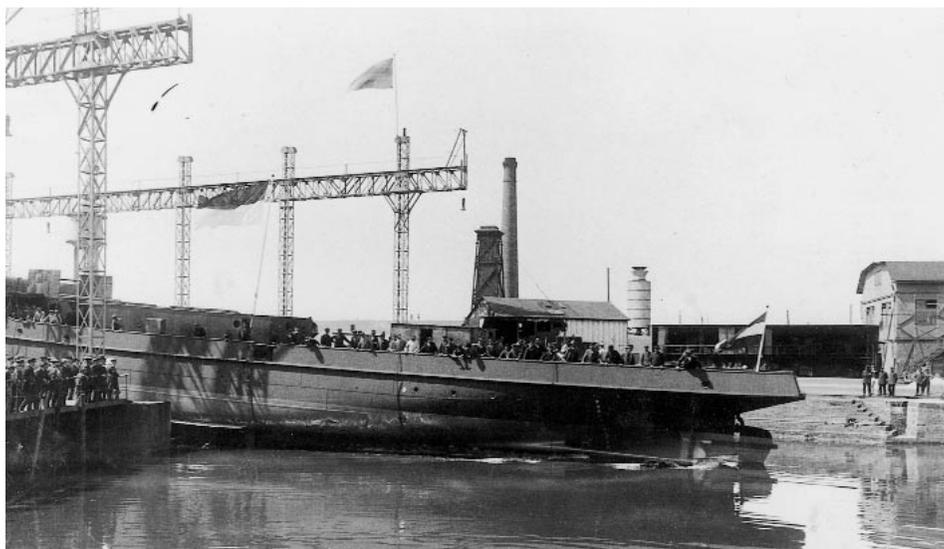


Abb. 1 Stapellauf eines Minensuchbootes auf der Seebeckwerft, 1915. (Alle Fotos zu diesem Beitrag: Archiv DSM)

Die Erweiterungen der technischen Einrichtungen und Gebäude reichten bis über das Jahr 1918 hinaus. Für viele Firmen folgte mit Beginn des Ersten Weltkrieges die Umstellung vom Handels- auf den Kriegsschiffbau durch die zentral gelenkte Rüstungsproduktion und Zwangswirtschaft des staatlichen Reichsmarineamtes. Die Ablieferung der Handelsschiffstonnage nahm rapide ab, obwohl im Krieg auch weiterhin zivile Fahrzeuge hergestellt wurden. Ferner gab es Probleme aufgrund des Kriegseinsatzes vieler Mitarbeiter, die durch Frauenarbeit und den Einsatz von Kriegsgefangenen kompensiert wurden, sowie wegen der herrschenden Mangel- und Versorgungsengpässe, insbesondere ab 1916/17.

Wegen des zu erwartenden Wiederaufbaus der deutschen Handelsflotte waren die Werftkapazitäten in Deutschland schon im Kriege erheblich ausgeweitet worden und hatten sich im Vergleich zu 1914 um etwa 50 Prozent erhöht. Neben der Neugründung von Firmen wie der Deutschen Werft in Hamburg-Finkenwerder, die auf Initiative der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft (AEG), Gutehoffnungshütte (GHH) und Hamburg-Amerika Linie (Hapag) entstanden war, beteiligten sich insbesondere Konzerne der Stahl- und Schwerindustrie an Werftunternehmen, weil sie sich profitable Gewinne durch den zu erwartenden Schiffbauboom erhofften. Schon 1917 begannen mit dem »Gesetz zur Wiederherstellung der deutschen Handelsflotte« die konkreten Planungen für den Nachkriegsbedarf der deutschen Handelsschifffahrt. Auch kam es zu einem weltweiten Ausbau der Werftkapazitäten, insbesondere in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Nach dem Wegfall der staatlichen Aufträge durch den Kriegsschiffbau nach Abschluss des Waffenstillstandes und des Versailler Friedensvertrages mussten sich die Werftunternehmen wieder auf die Produktion von Handelsschiffen in einer Friedenswirtschaft einstellen, wobei insbesondere die heimkehrenden Kriegsteilnehmer in den Arbeitsprozess zu integrieren waren, um Unruhen zu vermeiden. Der Um- und Rückbau von Hilfskriegsfahrzeugen zu Fischdampfern und zivilen Fahrzeugen, Abwrackaktionen und schiffbaufremde Fertigungen standen im Vordergrund, bevor wieder Handelsschiffe als Reparationsleistungen für die alliierten Mächte sowie für den Wiederaufbau einer deutschen Flotte als Ausgleich für die im Kriege erlittenen Schiffsverluste entstehen konnten. Die Revolutionswirren mit der Machtübernahme durch Arbeiter- und Soldatenräte spielten in den Betrieben eine relativ geringe Rolle.

Die schlechte Ernährungslage der Bevölkerung sowie der Werftmitarbeiter und ihrer Familien, Kohlenmangel und Materialknappheit, insbesondere des Schiffbaustahls, eine Verteuerung der Rohstoffpreise, die Einführung des Achtstundentages und der Achtundvierzig-Stundenwoche mit Lohnerhöhungen, die Abschaffung der Akkordarbeit, die aber schon im Laufe des Jahres 1919 wieder eingeführt wurde, soziale Unruhen mit Streiks, die rasant steigende Inflation und der einsetzende Schiffbauboom, der durch die staatlichen Förderungsprogramme verstärkt wurde, bestimmten die Situation bis 1923. Als sich die Auftragslage ab Ende 1923, auch durch die Einführung der Rentenmark am 15. November 1923, dramatisch verschlechterte, war es klar, dass die Existenz vieler Schiffbauunternehmen gefährdet und damit Massenarbeitslosigkeit vorprogrammiert war.

Rationalisierungsbestrebungen, die Einführung neuer Produktionsverfahren, technische Neuerungen wie die Entwicklung der Schweißtechnik, des optischen Anzeichenverfahrens 1:10, des Dampfturbinen- und Motorenantriebs, des Voith-Schneider-Propellers, der Kort-Düse, des Ruders (Flettner-, Oertz-, Simplex-Balance- und Seebeck-Ruder), der Frahm-Schlingertanks, des Seebeck-Radial-Schleppgeschrirs, der Maierschiffsform, des Wulstbugs und des Kreuzerhecks sowie Fusionen, Massenentlassungen und die teilweise Stilllegung bzw. Schließung etlicher Unternehmen waren die Folgen der äußerst angespannten Lage von 1924 bis 1935.

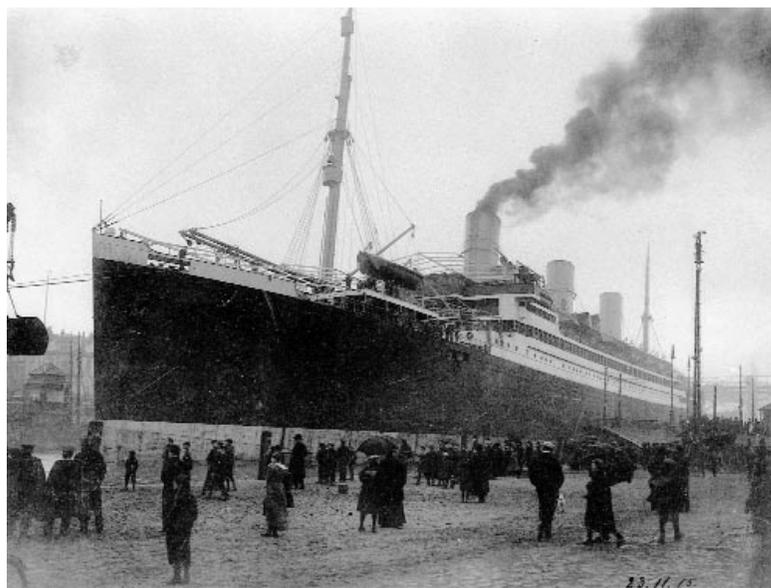
Erst die durch die nationalsozialistischen Machthaber eingeleiteten Wiederaufrüstungsmaßnahmen mit dem Flottenbauprogramm für die Kriegsmarine und den Autarkiebestrebungen mit dem Ausbau der Hochseefischerei und der Schaffung einer Walfangflotte brachten eine spürbare Verbesserung für die deutsche Werftindustrie, die wieder qualifiziertes Personal einstellen konnte. Die sozialen Errungenschaften für die Arbeiter und Angestellten der Werftbranche, die sich die Gewerkschaften in der Weimarer Republik erkämpft hatten, wurden allerdings in der nationalsozialistischen Ära zurückgenommen und endeten mit einer Niederlage der Arbeiterbewegung und Zerschlagung der Gewerkschaften im Zuge der nationalsozialistischen Gleichschaltungsgesetze.

## 2. Von der Kriegsproduktion zur Friedenswirtschaft (1914-1919)

Wie sollte es mit den deutschen Werften und ihren Beschäftigten nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg weitergehen? Eine pessimistische Einschätzung trotz der vom Staat gewährten Beihilfen für den Wiederaufbau einer deutschen Handelsflotte und der Leistungsfähigkeit der deutschen Schiffbauindustrie gibt Walter Huth:

*Die deutsche Werftindustrie geht vielmehr schweren Zeiten entgegen, denn die auf Grund des Reederei-Abfindungsvertrages bewilligten Mittel reichen bei weitem nicht aus, um die Werften ihrer Leistungsfähigkeit entsprechend zu beschäftigen. [...] Inzwischen dürfte sich die eigentliche Leistungsfähigkeit insofern noch vermehrt haben, als in Zukunft unsere Großwerften infolge Einstellung des Kriegsschiffbaus mit ihren gesamten Anlagen für den Handelsschiffbau zur Verfügung stehen, einige sich durch Vermehrung der Zahl der Hellinge und durch Vergrößerung der Werkstätten auf vermehrte Leistung im Handelsschiffbau eingestellt haben, eine Anzahl Werften neu gegründet wurden und auch die Reichswerft Kiel sowie das U-Boot-Ressort der Reichswerft Wilhelmshaven den Handelsschiffbau aufgenommen haben. Nun ist aber infolge der noch nicht ganz überwundenen Arbeitsschwierigkeiten an eine volle Ausnutzung der Leistungsfähigkeit des deutschen Schiffbaus nicht zu denken. Zwar hat sich die Arbeitszeitdisziplin mit Wiedereinführung der Akkordarbeit wesentlich gehoben, und damit hat sich auch die Arbeitsleistung stark vermehrt. Die Materialbelieferung seitens der Stahlwerke hat sich in der letzten Zeit gebessert. Vor allem dürfte die Schwierigkeit der Brennstoffversorgung eine volle Ausnutzung der Leistungsfähigkeit unmöglich machen. Doch selbst unter*

Abb. 2 Der für die Hapag erbaute Passagierdampfer JOHANN HEINRICH BURCHARD verlässt die Tecklenborg Werft, 1915.



*Berücksichtigung der durch Material- und Brennstoffmangel eingeschränkten Leistungsfähigkeit der deutschen Schiffbauindustrie dürfte wohl kaum damit zu rechnen sein, daß die deutschen Werften in den nächsten Jahren genügend Beschäftigung finden werden. Denn, abgesehen von den unzureichenden Mitteln, die zum Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte zur Verfügung stehen, lastet seit einiger Zeit eine schwere Krisis auf dem Schiffbau aller Länder, und es ist, wie die Dinge heute liegen, auch kaum anzunehmen, daß diese so bald überwunden sein wird.<sup>22</sup>*

Die totale militärische Niederlage des Wilhelminischen Deutschland bedeutete auch das Ende des Kriegsschiffbaus, der noch 1918 insbesondere mit der Konstruktion sowie Fertigstellung zahlreicher U-Boote forciert worden war. Im November 1918 befanden sich auf der Kieler Germaniawerft, bei Blohm & Voss und der Vulcan-Werft in Hamburg, der Kaiserlichen Werft in Danzig, der AG »Weser« in Bremen und beim Bremer Vulkan sowie bei anderen kleineren Firmen noch 437 U-Boote unterschiedlichster Typen in den Auftragsbüchern oder bereits in der Herstellung.<sup>23</sup>

Trotz der Dominanz der Militäraufträge und Reparaturarbeiten für die Kaiserliche Marine unter der Ägide einer zentral gelenkten Zwangswirtschaft und Kriegsrüstung wurden aber während der gesamten Kriegsdauer auch Handelsschiffe auf verschiedenen deutschen Werften gebaut. Immerhin wurde in den letzten beiden Kriegsjahren Handelsschiffstonnage von insgesamt 59 932 BRT (1917) und 35 587 BRT (1918) für deutsche Rechnung fertig gestellt.<sup>24</sup>

Die deutsche Schiffbauindustrie war seit 1884 im Verein Deutscher Schiffswerften (VdS) organisiert. 1917 gehörten diesem Arbeitgeberverband 37 Schiffswerften mit knapp 59 000 Mitarbeitern an, die in den Regionen Elbe, Weser, Schleswig-Holstein und Lübeck sowie Stettin und Danzig vertreten waren. Vorsitzender dieser Organisation war Hermann Blohm, Besitzer des Schiffbauunternehmens Blohm & Voss, der auch in anderen Arbeitgebervereinigungen an führender Stelle tätig war. Als Geschäftsführer fungierte Georg Howaldt jun., der früher in der Geschäftsleitung der Kieler Howaldtswerke engagiert gewesen war. Die Mitgliedsfirmen versuchten, ein Werftkartell zu bilden, um für den nach Kriegsende zu erwartenden Schiffbauboom gerüstet zu sein. Auch fürchtete man die Konkurrenz der sich neu etablierenden Schiffswerften, die ebenfalls von den zukünftigen Handelsschiffbauaufträgen profitieren wollten.<sup>25</sup>

Die gesamte vorhandene Schiffbaukapazität in Deutschland hatte sich im Vergleich zu 1914 von 600 000 BRT um etwa 50 Prozent auf ca. eine Million BRT im Jahre 1920 erhöht. 1920 existierten 39 bedeutende Seeschiffbauunternehmen mit über 200 Helgen, 25 Trocken- und 50 Schwimmdocks, während 1914 nur 26 Seeschiffswerften mit 20 Trocken- und 36 Schwimmdocks vorhanden waren. Zwischen 1916 und 1918 hatten sich verschiedene neue Schiffswerften mit einem Kapital von 40 Millionen Mark etabliert (Hamburger Werft; Elsflether Werft; Ostseewerft in Stettin; Schiffswerft Hansa in Hamburg; Deutsche Werft AG in Hamburg; Hamburger Elbeschiffswerft AG; Brückenbau Flender AG, Zweigniederlassung Schiffs- und Dockbauwerft Siems bei Lübeck; Travewerk der Gebrüder Goedhardt AG in Düsseldorf; Bagger-, Schiff- und Maschinenbauanstalt in Siems bei Lübeck; Triton-Werke AG in Lübeck; Vereinigte Elbe- und Norderwerft AG in Hamburg; Securitaswerke für Schiff- und Maschinenbau in Bremen; Schiffswerft Oldenburg AG in Nordenham und Eisenbeton-Schiffbau AG in Hamburg). Von diesen Neugründungen war neben der 1917 in Lübeck-Siems als Dockbau- und Schiffswerft gegründeten Filiale der Benrather Brückenbaufirma Flender sicherlich die 1918 mit Kapital der Hapag, AEG und GHH ins Leben gerufene Deutsche Werft in Hamburg-Finkenwerder das bedeutendste Projekt, das realisiert werden konnte. Dieser Schiffbaubetrieb zeichnete sich durch moderne und nach amerikanischem Vorbild entstandene Produktionsformen aus und war für die Herstellung moderner Motorschiffe konzipiert worden. Teilweise existierten diese neuen Firmen, die oft lediglich als Projekte bestanden, nur für kurze Zeit oder vereinigten sich mit anderen Unternehmen. Auch fällt die Konzentration neuer Schiffbaubetriebe im Hamburger Raum auf.<sup>26</sup>

Die deutsche Stahl-, Schwer- und Montanindustrie hatte sich schon vor dem Ersten Weltkrieg an Seeschiffswerften beteiligt. Der Krupp-Konzern war bereits 1896 in Form eines Betriebsüberlassungsvertrages an der Kieler Germania-Werft beteiligt, die 1902 endgültig übernommen wurde. Er baute sie zu einer der führenden deutschen Seeschiffbaubetriebe mit überdachten Hellingen und mit einem hohen Anteil im Marineschiffbau aus. Neuer Anteilseigner bei den in finanzielle Schwierigkeiten geratenen Kieler Howaldtswerken wurde 1909 das Schweizer Unternehmen Brown Boveri & Co. AG, die in Mannheim eine Zweigfirma unterhielten und im Dampfturbinen- und Motorenbau engagiert waren. Die Familie Howaldt schied aus dem Unternehmen aus. Hugo Stinnes hatte 1912 als Aufsichtsratsvorsitzender der Deutsch-Luxemburgischen Bergwerks- und Hütten-Aktiengesellschaft die in Konkurs gegangenen Nordseewerke in Emden gekauft und ließ sie anschließend zu einer modernen Seeschiffswerft umrüsten. 1916 beteiligte sich z.B. der Thyssen-Konzern am Bremer Vulkan, und 1920 erwarb er die Mehrheit an der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft. Der Stumm-Konzern aus dem Saarland war seit 1918 an der Frerichs-Werft in Einswarden (heute Stadtteil von Nordenham) am oldenburgischen Unterweserufer beteiligt. Bis 1921 sicherte er sich weitere Anteile an der Einswardener Schiffbaufirma.

Andere Unternehmen der Schwerindustrie hofften mit dem Kauf von Aktienpaketen deutscher Werften am Nachkriegsschiffbauboom teilhaben zu können.<sup>27</sup> Die bestehenden Aktiengesellschaften (Atlas-Werke in Bremen; Blohm & Voss in Hamburg; Bremer Vulkan; Flensburger Schiffbau-Gesellschaft; J. Frerichs u. Co. AG in Einswarden; Howaldtswerke Kiel; Janssen u. Schmilinsky in Hamburg; Neptun AG in Rostock; Nüscke u. Co. AG in Stettin; Reiherstieg AG in Hamburg; Henry Koch AG in Lübeck; G. Seebeck AG in Geestemünde; Stettiner Oderwerke; Joh. C. Tecklenborg AG in Geestemünde; Vulcanwerke in Stettin und Hamburg; AG »Weser« in Bremen), die ihre Anlagen erweitert und für die Erfordernisse des Kriegsschiffbaus eingerichtet hatten, erwirtschafteten im Krieg gute Gewinne.<sup>28</sup>

Die Planungen für den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte nahmen schon im Krieg konkrete Formen an. Im Beihilfegesetz vom 7. November 1917 in Ergänzung mit den Teuerungsabkommen vom 31. Oktober 1918 und 27. Februar 1919 hatten sich die Reeder als Aus-

gleich für die in Folge von Kriegshandlungen erlittenen Verluste ihrer Schiffe auf der Basis des Friedenswertes vom 25. Juli 1914 entsprechende Entschädigungen vom Deutschen Reich zu sichern lassen. Schon 1918 zahlte der Staat 225 Millionen Mark an die Reedereien aus, so dass die Schifffahrtsgesellschaften bedeutende Aufträge bei den Werften ordern konnten, die dadurch ihre Belegschaften nicht noch weiter zu reduzieren brauchten. 1919 betrugen die staatlichen Zuschüsse an die Reedereiunternehmen bereits 1,775 Milliarden Mark. Durch die enormen Kriegsschulden sowie die ansteigende Inflation wegen der Teuerungen der Rohstoffe und der Mehrausgaben für Löhne und Gehälter mussten die vom Deutschen Reich geleisteten Ausgleichszahlungen an die Schifffahrtsgesellschaften, insbesondere nach den Konsequenzen aus dem Versailler Vertrag, den realen Verhältnissen ständig angepasst werden.<sup>29</sup>

Trotz der Revolutionswirren vom November 1918 mit dem Waffenstillstand, der Machtübernahme durch die Arbeiter- und Soldatenräte sowie der nachfolgenden Streiks und Demonstrationen bis zur Unterzeichnung des Friedensvertrag am 28. Juni 1919 in Versailles blieb die Lage in den einzelnen Schiffbaubetrieben relativ ruhig und stabil. Bis zum Februar 1919 wurden noch U- und Torpedoboote im Rahmen des Scheer-Programms weitergebaut, um die Beschäftigung zu sichern und Unruhen zu vermeiden. Auch wollten die Werften ihren qualifizierten Mitarbeiterstamm nach dem Übergang zur Friedensproduktion für den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte möglichst halten. Auf der Hamburger Großwerft Blohm & Voss fanden noch bis zum April 1919 Beschäftigungsarbeiten am Kreuzer MACKENSEN statt. Bei den Bremer Atlas-Werken wurden ebenfalls zwei U-Boote auch nach Einstellung des U-Bootkrieges im Oktober 1918 weitergebaut, um die Belegschaft zu halten. Auch bei Schichau in Elbing und Danzig wurde im Januar 1919 noch an der Fertigstellung von Torpedo- und U-Booten gearbeitet. Bei Blohm & Voss, Howaldt und der Germania-Werft in Kiel, der AG »Weser« und den Atlas-Werken in Bremen, bei Schichau und auf anderen Werften wurden mit Unterstützung des Staates die auf den Helgen oder an den Ausrüstungskajen liegenden Kriegsschiffe abgewrackt, Lokomotiven und Eisenbahnwaggons repariert und schiffbaufremde Fertigungen als Notstandsmaßnahmen aufgenommen, um Arbeit für die Belegschaft zu haben und zurückkehrende Kriegsteilnehmer wieder zu beschäftigen.<sup>30</sup>

Durch die Revolution hatten sich entscheidende soziale Veränderungen für die Arbeiter und Angestellten der Werftbetriebe und die Unternehmensleitungen ergeben. Die Gewerkschaften wurden als gleichberechtigte Verhandlungsführer gegenüber den Arbeitgeberverbänden und Unternehmen anerkannt, was in dem »Stinnes-Legien-Abkommen« (1918) und in der Einführung des Betriebsrätegesetzes (1920) dokumentiert wurde. Es wurden der Achtstundentag sowie die Achtundvierzig-Stundenwoche eingeführt. Auch kam es zu drastischen Lohnerhöhungen, die aber wegen der stark ansteigenden Lebenshaltungskosten nicht zu einer Verbesserung des Lebensstandards der Arbeiter führten, und einer Abschaffung der Akkordarbeit, die aber schon im Herbst 1919 wegen der sinkenden Arbeitsleistung insbesondere auf Druck der Arbeitgeber wieder rückgängig gemacht wurde. Ferner hatten die Arbeitnehmer erstmals Anspruch auf Urlaub. Die Belegschaft wurde jetzt durch gewählte Arbeiterräte, die späteren Betriebsräte, vertreten, die durch ihre Legitimation als akzeptierte Verhandlungspartner ihre Rechte stärker als die früheren Arbeiterausschüsse gegenüber den Werftbesitzern geltend machen konnten. Die Gewerkschaften und örtlichen Betriebsräte in den norddeutschen Hafenstädten handelten Tarifverträge mit den überregionalen Arbeitgebervereinigungen sowie den lokalen Schiffbaueignern aus, die je nach der wirtschaftlichen Lage des Betriebes und der Zusammensetzung der Werftbelegschaft unterschiedlich ausfielen, wobei es häufig zu Streikauseinandersetzungen kam.<sup>31</sup>

Im Krisenjahr 1919 und auch noch 1920 kam es auf den Werften wegen Kohlenmangel und fehlender Stahl- und Materiallieferungen, die sich zudem erheblich verteuert hatten, immer wieder zu Produktionsausfällen mit teilweiser Schließung der Firmen.<sup>32</sup> Die Mitarbeiterzahl

sank beispielsweise bei Blohm & Voss von etwa durchschnittlich 12 000 im Jahre 1918 auf ca. 6000 im Herbst 1919 und Frühjahr 1920, wobei die Fluktuation sehr hoch war.<sup>33</sup> Im Geschäftsbericht vom 29. März 1920 der Atlas-Werke in Bremen, der so ähnlich auch für andere Schiffbaubetriebe zugetroffen haben dürfte, heißt es: *Das Geschäftsjahr brachte unserer Gesellschaft schwere Erschütterungen. Die Abschaffung der Stücklohnarbeit durch Verordnung des Demobilisierungsamtes und die dadurch geförderte Arbeitsunlust, politische Streiks und Demonstrationen, passive Resistenz eines Teiles der Arbeiterschaft, die mehrfach zur Betriebsstilllegung zwang, und schließlich Schwierigkeiten in der Rohstoff- und Kohlenbeschaffung haben die Durchführung des Betriebes zeitweise recht erheblich gestört.*<sup>34</sup>

Der Geheime Marinebaurat und Nestor des deutschen Marineschiffbaus, Tjard Schwarz, forderte ein Umdenken bei den deutschen Seeschiffswerften, um die internationale Konkurrenzfähigkeit zu gewährleisten: *Eine der wichtigsten Aufgaben, welche unserer heimischen Schiffbauindustrie zufällt, ist der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte. Während die deutschen Werften vor dem Kriege ihre Hauptaufgabe darin sahen, Handelsschiffe sowie Kriegsschiffe von höchstem Einzelwert und hoher Garantieverbindlichkeit in vollendeter Feinproduktion herzustellen, gilt es nunmehr, Frachtdampfer von größter Wirtschaftlichkeit in Bau und Betrieb anzufertigen; die Betriebe des Schiffbaus müssen daher von der Feinproduktion auf den Roh- und Massenbau umgestellt werden. Daneben sind Maßnahmen zu berücksichtigen, zur Ersparung von Kosten und Baumaterial sowie Bestrebungen, die Werftbetriebe durch technische und organisatorische Umstellungen wirtschaftlicher zu gestalten und die Neubaukosten zu senken, um dem außerordentlich scharfen Wettbewerb im Weltschiffbau erfolgreich begegnen zu können.*<sup>35</sup>

Neben den organisatorischen und technischen Verbesserungen – wie Einführung von Normen für die einzelnen Schiffstypen und Rationalisierung der Arbeitsabläufe – wurde die verstärkte Anwendung von modernen Spezialmaschinen im Produktionsbetrieb in den Werkstätten und auf der Helling verlangt. Außerdem wurde wegen der veränderten Rahmenbedingungen für die Werftindustrie in Nachkriegsdeutschland eine Anpassung der Hochschulausbildung für die Schiffbauingenieure gefordert.<sup>36</sup>

### 3. Konsequenzen aus dem Versailler Vertrag (1919-1920)

Als Ergebnis des Waffenstillstandes, der zuerst nur für 36 Tage galt, in der Folgezeit um einen Monat verlängert wurde und ab Februar 1919 unbefristet in Kraft trat, musste die deutsche Reichsregierung das Trierer Schifffahrtsabkommen vom 15./16. Januar 1919 mit der Ablieferung der deutschen Handelsschiffstonnage unter alliierter Kontrolle akzeptieren, um den Transport und die Versorgung der Lebensmittellieferungen für das notleidende Deutschland sowie das übrige Europa zu gewährleisten. Trotz des Protestes der deutschen Seeleute sowie Hafentarbeiter begann ab 21. März 1919 die Ablieferung der ersten deutschen Schiffe aus dem Hamburger Hafen. Auch die ersten Dampfer des NDL verließen ab 27. März 1919 Bremerhaven. Durch die Übergabe der Frachtschiffe wurden viele deutsche Seeleute arbeitslos. Insgesamt erhielten die alliierten Mächte fast 400 deutsche Seeschiffe mit etwa zwei Millionen BRT Schiffsraum.<sup>37</sup>

Die Friedensbedingungen des Versailler Vertrages stellten für die deutsche Schifffahrt, die Schiffbauindustrie und den Wiederaufbau einer eigenen nationalen Handelsflotte eine schwere Hypothek dar. Am 23. Juni 1919 wurde das Vertragswerk von der Weimarer Nationalversammlung ratifiziert, und am 28. Juni 1919 erfolgte die Unterzeichnung in Versailles durch die deutsche Reichsregierung. Neben der Ablieferung der Kriegsflotte und der im Bau befindlichen Kriegsschiffe sowie dem Verbot des Marineschiffbaus auf den deutschen Werften mit Ausnahme der Reichsmarinewerft in Wilhelmshaven für die Ersatzbauten der von den Alliierten geneh-

migten Restflotte, musste das Deutsche Reich alle Handelsfahrzeuge über 1600 BRT, 50 Prozent der Schiffe zwischen 1000 und 1600 BRT, 25 Prozent der Fischereifahrzeuge sowie 20 Prozent der Binnenschiffe innerhalb von zwei Monaten abliefern. Diese Regelung galt auch für die bei den Werften in der Fertigung befindliche Tonnage. Außerdem sollte die deutsche Werftindustrie in den kommenden fünf Jahren etwa durchschnittlich 200 000 BRT Handelsschiffsraum pro Jahr für die Entente fertig stellen. In Wirklichkeit lieferten die deutschen Werften aber erheblich weniger Schiffe an die Siegermächte ab. Eine weitere Hypothek ergab sich durch die Selbstversenkung der bei Scapa Flow internierten deutschen Kriegsflotte am 21. Juni 1919, als durch zusätzliche Forderungen der Siegermächte auch Schwimmdocks, Bagger, Krane, Schlepper und Hafengeräte auszuhändigen waren. Diese Bedingungen stellten für die Werftbetriebe eine erhebliche Beeinträchtigung dar, da Dock- und Kraneinrichtungen für die Reparatur und den Neubau von Seeschiffen unverzichtbar waren. Da Danzig als Konsequenz des Ersten Weltkrieges den Status einer Freien Stadt erhalten hatte, unter dem Schutz des Völkerbundes stand und als neutrales Ausland galt, blieben die ehemalige Reichswerft sowie Schichau und Klawitter von den die Schifffahrt, Schiffbau und Marine betreffenden Klauseln in den Bestimmungen des Versailler Vertrags unberührt.<sup>38</sup>

Um die geforderten Schiffsablieferungen an die Siegermächte zu erfüllen, schuf das Deutsche Reich, entsprechend den Forderungen aus dem Versailler Friedensabschluss, am 31. August 1919 ein Enteignungs- und Entschädigungsgesetz für die erlittenen Schiffsverluste der deutschen Reedereien. Für die Erfüllung der Ansprüche der Schifffahrtsgesellschaften an das Deutsche Reich wurde in Hamburg am 15. September 1919 die Reederei-Treuhandgesellschaft (RTG) ins Leben gerufen, die einen Fonds von 1,5 Milliarden Mark zur Verfügung hatte, unter staatlicher Aufsicht stand und den Reedern pauschale Entschädigungen zubilligte.<sup>39</sup>

Im Vergleich zum Potsdamer Abkommen nach dem Zweiten Weltkrieg beinhalteten die Versailler Vertragsklauseln für die deutsche Schiffbauindustrie zwar erhebliche Probleme, aber kein Verbot jeglicher Schiffbautätigkeit mit Ausnahme des Kriegsschiffbaus und keine Demontage der Werftanlagen: *Es gab keine Einschränkung im deutschen Schiffbau, weder technisch noch organisatorisch. Es gab keine Einschränkung der deutschen Schifffahrt. Es gab kein Verbot, bestimmte technische Maßnahmen zu unterlassen, jedenfalls nicht im Bereich des Handelsschiffbaues. Anders ausgedrückt: nach Ratifizierung des Friedensvertrages und Ausführung seiner Bestimmungen gab es die Chance des Neubeginns – die es 1945 nicht gab!*<sup>40</sup>

#### 4. Von der kaiserlichen Werft zur Marinewerft – Die ehemaligen Marinewerften Wilhelmshaven, Kiel und Danzig (1918–1923)

Von den ehemaligen staatlichen Marineschiffbaubetrieben in Wilhelmshaven, Kiel und Danzig blieb aufgrund des Versailler Friedensvertrages nur die einstige Kaiserliche Werft in Wilhelmshaven, die erst Reichsmarinewerft hieß und seit dem 14. März 1920 unter der Bezeichnung Marinewerft firmierte, unter der Verwaltung der Reichsmarine. Die vor dem Ersten Weltkrieg für die Ausrüstung und Reparatur der U- und Torpedo-Boote geschaffene Neue Torpedowerft der Kaiserlichen Werft am Westhafen, auch UTO-Werft genannt, wurde ausgegliedert und gelangte durch die Verträge vom 4. Dezember 1919 und 17. Juni 1920 in den Besitz der Deutschen Werke AG mit der Hauptverwaltung in Berlin. Die auf ihr Stammgebiet beschränkte und verkleinerte Marinewerft Wilhelmshaven war mit Abwrackarbeiten von Kriegsschiffen, zivilen Fahrzeugen, Instandsetzungsreparaturen und Modernisierungen der von den Alliierten genehmigten Restflotte für die Reichsmarine beschäftigt. In Kooperation mit den in der Nachbarstadt Wilhelmshavens, Rüstringen, gelegenen Deutschen Werken wurden auch zahlreiche Fischdampfer sowie vier Frachter und Passagierschiffe für die Reederei Hugo Stinnes in Hamburg

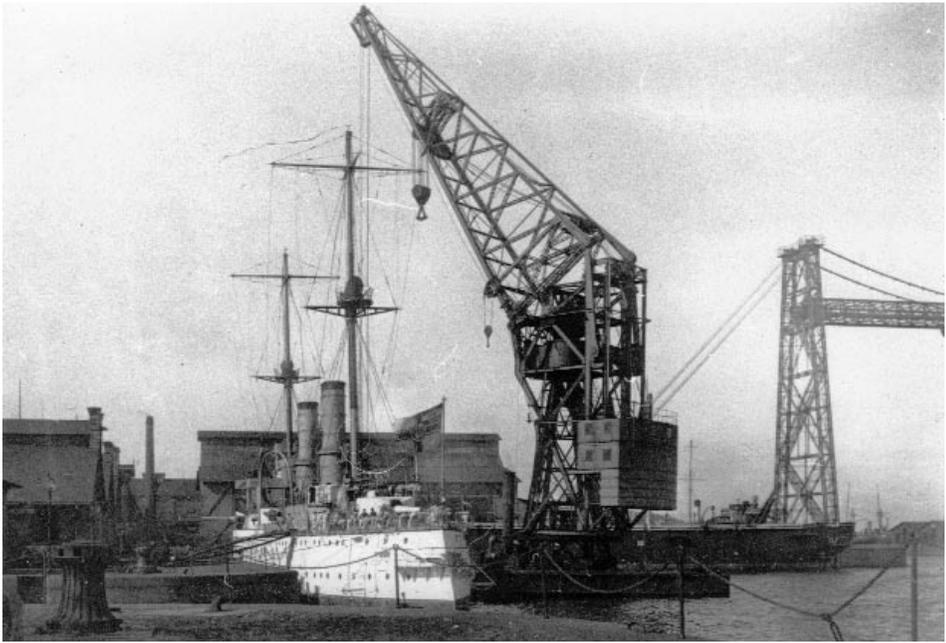


Abb. 3 Kaiserliche Werft in Kiel, 1911.

gebaut. Die Reparatur von Lokomotiven und Eisenbahnwaggons für die Reichsbahn war ein wesentlicher Beschäftigungsfaktor für die Deutschen Werke in Rüstingen, die 1924 wegen der schlechten Auftragslage den Betrieb einstellen mussten. Die etwa 3000 Mitarbeiter konnten ihre Arbeitsplätze auch durch einen Streik nicht retten. Die Marinewerft, auf der im Vergleich zu 1918 mit 20 000 Mitarbeitern um 1920 nur noch ca. 10 000 Angestellte und Arbeiter tätig waren, konnte als ersten Kriegsschiffneubau für die Reichsmarine den Kleinen Kreuzer EMDEN in Angriff nehmen, der von 1921 bis 1925 gebaut wurde.<sup>41</sup>

Die einstige Kaiserliche Werft in Kiel wurde nach dem Waffenstillstand am 12. November 1918 vorläufig als Reichswerft weitergeführt. Am 22. Oktober 1919 wurde der südliche Teil (Südwerft) mit den Schiffbauhallen, Maschinenbauwerkstätten, Dockeinrichtungen und Schwimmkränen dem Reichsschatzministerium übergeben und ebenso wie die UTO-Werft in Rüstingen am 17. Juni 1920 in die Deutsche Werke AG überführt. Nur der nördliche Teil (Nordwerft) wurde von der Reichsmarine als Marinearsenal weitergenutzt. Am 28. Mai 1925 kam es zur Gründung der Deutsche Werke Kiel AG mit der Werft in Kiel und der ehemaligen Torpedowerkstatt in Friedrichsort. Die Deutschen Werke in Kiel beschäftigten 1921 etwa 7000 Personen und führten neben Schiffsumbauten und der Reparatur von Lokomotiven und Eisenbahnwaggons auch den Neubau von Fischdampfern und Frachtern durch. Nach Kriegsende konnten etwa 3000 ehemalige Betriebsangehörige, die als Soldaten im Krieg gedient hatten, ihren alten Arbeitsplatz wieder einnehmen.<sup>42</sup>

Die ehemalige Kaiserliche Werft in Danzig, die Keimzelle des deutschen Kriegsschiffbaus und kleinste der staatlichen Marinewerften, blieb nach dem Ende der Monarchie und dem Abschluss des Waffenstillstandes 1918 als Reichswerft Danzig unter Oberwerftdirektor Konteradmiral Rösing erst einmal bestehen. Wie bei den anderen Schiffbauunternehmen auch, wurde die Umstellung auf die Friedenswirtschaft durch Notstands-, Reparatur- und Umbauarbeiten von Kriegsfahrzeugen zu zivilen Schiffen, Abwrackaktionen und Neubauten von kleineren Fahrzeugen wie Fischdampfern, Schleppern und Frachtern begleitet, um die Beschäftigung der etwa

5000 Angestellten und Arbeiter zunächst sicherzustellen und Unruhen zu vermeiden. Allerdings kam es im Sommer 1919 zu Streikmaßnahmen und Ausschreitungen, als die Hälfte der Mitarbeiter wegen fehlender Aufträge entlassen wurde. Die unsichere Zukunft der Werft und das ungewisse Schicksal Danzigs spielten bei den Auseinandersetzungen ebenfalls eine Rolle. Nachdem Danzig den Status einer neutralen Freien Stadt erhalten hatte und nicht mehr zu Preußen und dem Deutschen Reich gehörte, führte das staatliche Unternehmen seit dem 13. Oktober 1919 die Bezeichnung Danziger Werft. Als Generaldirektor wurde Prof. Ludwig Noé, ein Bruder des späteren Direktors der Schichau-Betriebe, Hermann Noé, von der Technischen Hochschule Danzig bestellt, der die Loslösung aus dem Besitz des Deutschen Reiches leitete, die bis zum Frühjahr 1921 dauerte. Die einstige Kaiserliche Werft in Danzig wurde am 3. Mai 1923 an den Freistaat Danzig und an Polen abgetreten. Der Nordteil mit der Holminsel gehörte in Zukunft nicht mehr zum Unternehmen. Schon Ende 1922 hatte sich aus der Danziger Werft »The International Shipbuilding & Engineering Company Limited, Danzig« entwickelt, die als Aktiengesellschaft mit britischem, französischem, polnischem und Danziger Kapital gegründet wurde. Ludwig Noé blieb der neuen Firma bis 1939 als Direktor verbunden, die in Zukunft Frachtschiffe herstellte und sich auf den Motoren- und Maschinenbau spezialisierte.<sup>43</sup>

## 5. Schiffbauboom durch Reparationsleistungen und Neubauten für deutsche Reedereien (1920-1923)

Wegen der stetig anwachsenden Inflation, der steigenden Materialkosten und der streikbedingten Produktionsausfälle, die zu erheblichen Preissteigerungen im Seeschiffbau geführt hatten, konnten die zwischen dem Deutschen Reich und den Reedern ausgehandelten Entschädigungsleistungen für die kriegsbedingten Schiffsverluste und den Wiederaufbau einer deutschen Handelsflotte nicht eingehalten werden. Als Konsequenz aus dieser Entwicklung und den Bedingungen des Versailler Friedensvertrages für die deutschen Reedereien und die deutsche Schiffbauindustrie wurde im Februar 1921 zwischen dem Deutschen Reich und der RTG ein Reedereiabfindungsvertrag ausgehandelt, der vom Reichstag am 14. März 1921 gebilligt wurde und am 21. April 1921 in Kraft treten konnte. Den Schifffahrtsgesellschaften stand damit ein pauschaler Fonds von 12 Milliarden Mark zur Verfügung. Mit dieser Summe sollten auf den deutschen Werften in den kommenden zehn Jahren bis zum 10. Januar 1930 insgesamt 2,5 Millionen BRT neue Handelsschifftonnage gebaut werden. Zu diesem Zweck entstand aus der RTG die Schiffbautreuhandbank (STB), die als privatwirtschaftlich geführte Organisation, die paritätisch mit Mitgliedern der Reeder- und Schiffbauverbände, Vertretern der Regierung und des Reichstags sowie Arbeitnehmerorganisationen besetzt war, die beantragten Geldmittel an die Schifffahrtsgesellschaften auszuzahlen hatte.

Wegen der schon geleisteten Entschädigungen aus früheren Verträgen hatte sich die Gesamtsumme auf etwa 8 Milliarden Mark reduziert. Außerdem spielte bei der Berechnung der tatsächlich ausgezahlten Mittel die Geldentwertung eine entscheidende Rolle. Am 23. September 1922 stellte das Ministerium für den Wiederaufbau eine zusätzliche Abfindung von 18 Milliarden Mark zur Verfügung, der inflationsbedingt weitere Ausgleichszahlungen folgten. Insgesamt wurden mit diesen staatlichen Fördergeldern sowie den Leistungen der jeweiligen Reedereigesellschaften 512 Schiffe mit 1,57 Millionen BRT auf deutschen Werften hergestellt und außerdem noch gebrauchte ausländische Tonnage von 572 000 BRT erworben.

Für die deutsche Schiffbauindustrie bewirkten die konzentrierten Förderungsmaßnahmen durch das Deutsche Reich einen Auftragsboom und stellten gleichzeitig die Beschäftigung zehntausender Werftmitarbeiter sicher. Wegen der rasant steigenden Inflationsrate wurde das durch die STB verwaltete und gesteuerte Konjunkturprogramm für den Wiederaufbau einer deut-

schen Handelsflotte statt der ursprünglich geplanten zehn Jahre in nur dreißig Monaten abgewickelt und war somit schon Mitte 1923 erschöpft. So ist es verständlich, dass in den Jahren 1921 mit 404 733 BRT und 1922 sogar mit 598 300 BRT abgelieferter Handelsschifftonnage für deutsche Rechnung die deutschen Werften Rekordleistungen erzielten, die erst wieder in den 1950er Jahren erreicht wurden.<sup>44</sup>

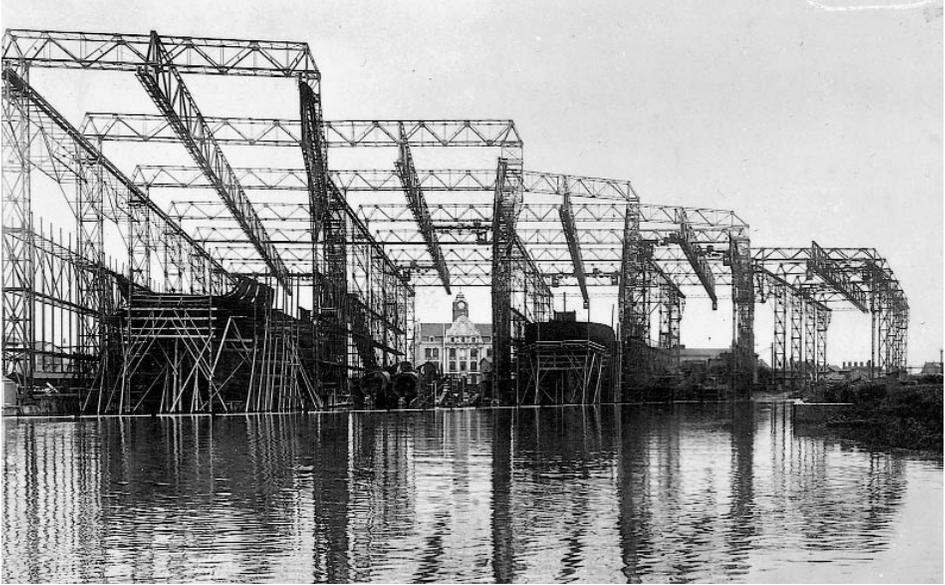


Abb. 4 Helgen der Tecklenborg Werft, um 1925.



Abb. 5 Anlagen der Tecklenborg Werft, um 1925.

## 5.1. Unterwesergebiet

### 5.1.1. Geestemünde, Bremerhaven und Lehe

Nach dem Krieg hatte sich durch den Wegfall des Kriegsschiffbaus in Deutschland und durch die Loslösung Danzigs aus dem Deutschen Reich eine Konzentration und Verschiebung der Werftstandorte zugunsten der Nordseeküste ergeben.<sup>45</sup>

Die Geestemünder, Bremerhavener und Leher Schiffbauunternehmen, die 1919 eine Kapazität von 14 Hellingen sowie 15 Trockendocks aufwiesen und etwa 6350 Mitarbeiter beschäftigten, waren in diesem Zeitraum in erster Linie mit Umbaumaßnahmen von Kriegsschiffen zu zivilen Fahrzeugen, Instandsetzungsarbeiten sowie dem Bau von Fischdampfern ausgelastet.

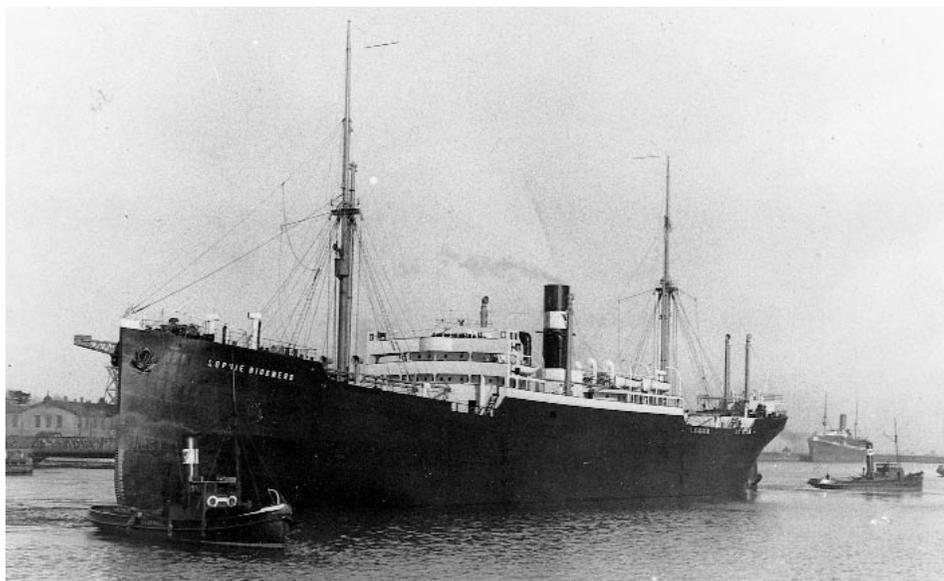


Abb. 6 Frachtdampfer SOPHIE RICKMERS, erbaut von der Rickmers Werft, 1920.

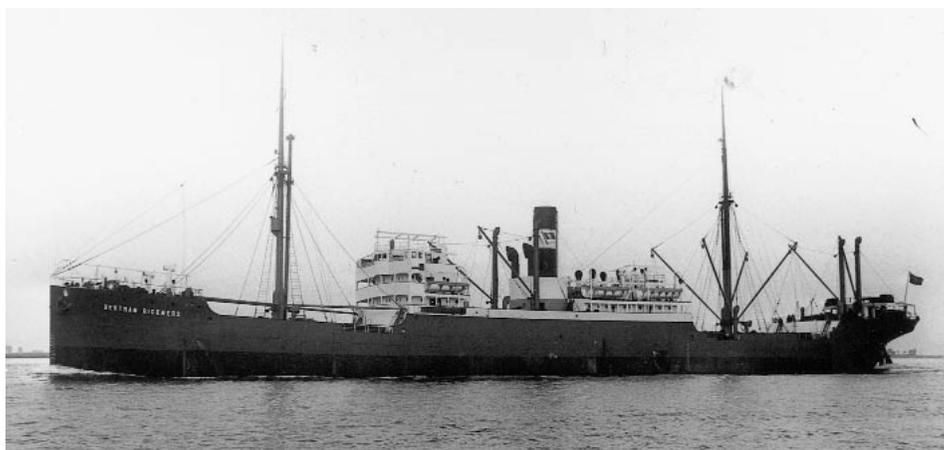


Abb. 7 Frachtdampfer BERTRAM RICKMERS, erbaut von der Rickmers Werft, 1923.



Abb. 8 Stapellauf des Frachtdampfers GERDA bei der Schiffbaugesellschaft Unterweser, 1921.

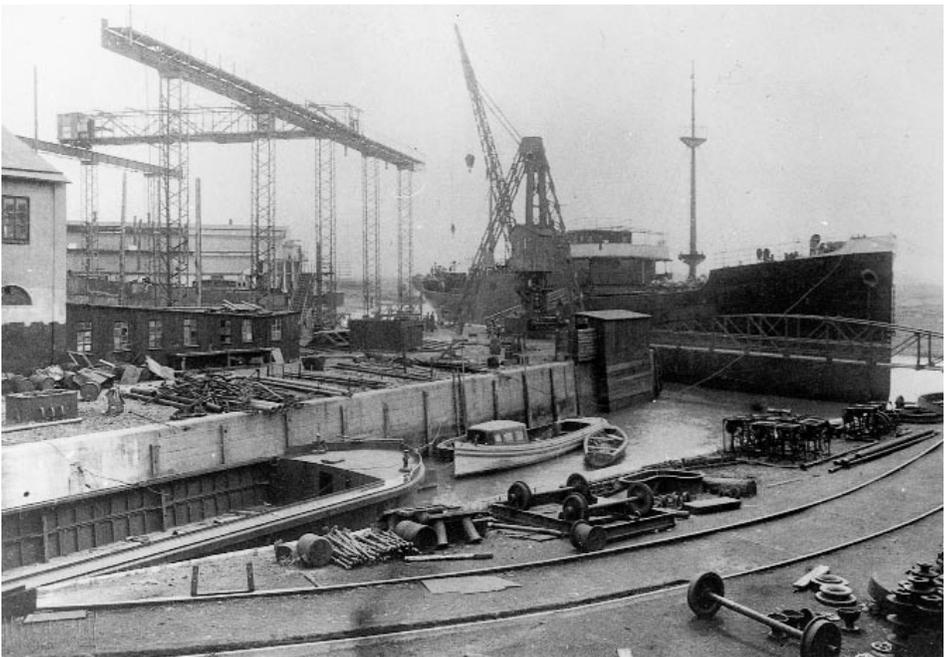


Abb. 9 Frachtdampfer FREIBURG an der Ausrüstungskaje der Schiffbaugesellschaft Unterweser, 1922.

Die Situation der Werftarbeiter und ihrer Familien stellte sich in den 1920er Jahren als außerordentlich schlecht dar. Die erzielten Lohnerhöhungen wurden durch die Inflationsrate wieder aufgehoben. Versorgungsengpässe und Unruhen blieben deshalb nicht aus.<sup>46</sup>

Die Tecklenborg Werft konnte sich mit zahlreichen Neubauten für die DDG Hansa aus Bremen am Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte beteiligen. Bis 1923 wurden aber auch zahlreiche

Fischdampfer, Schlepper und Flussschiffe gebaut und Reparationsaufträge für Frankreich abgewickelt. Die Werftanlagen wurden in dieser Zeit ebenfalls erweitert. Die Beschäftigtenzahl betrug etwa 2500 bis 3000 Mitarbeiter.<sup>47</sup>

Die Seebeckwerft führte von 1919 bis 1923 neben dem Bau von Fischdampfern für die hiesigen Fischdampferreedereien, kleineren Frachtern unter 1000 BRT für Bremer und Hamburger Kunden und zwei Frachtschiffen für die Reederei Hamburg-Süd auch Reparationsaufträge für Großbritannien, Frankreich und Italien aus. Die beiden kombinierten Kohlen- und Erzfrachter MORA und ZEMBRA stellten besonders innovative Schiffsneubauten dar, bei denen durch eine neue Gestaltung der Frachträume der Lade- und Löschvorgang wesentlich verbessert werden konnte. Entsprechend der durchwachsenen Auftragslage schwankte die Beschäftigung stark. Während hier 1921 noch 2200 Arbeiter und Angestellte tätig waren, fiel die Beschäftigtenzahl 1922 auf 750 Mitarbeiter, die aber 1923 wieder 1600 Mann betrug. 1921 schied der Werftgründer Georg Seebeck aus Altersgründen aus dem Unternehmen aus.<sup>48</sup>

Die traditionsreiche, 1834 gegründete Rickmers Werft, die seit 1918 Norddeutsche Werft hieß und 1919 etwa 450 Mitarbeiter hatte, hielt sich mit Fischdampferaufträgen, dem Bau von Frachtschiffen für die eigene Reederei in Hamburg sowie Frachtern für die Oldenburgisch-Portugiesische Dampfschiffsreederei und kleineren Fahrzeugen über Wasser. Außerdem wurden die Anlagen modernisiert.<sup>49</sup>

Die Schiffbaugesellschaft Unterweser in Lehe (heute Stadtteil von Bremerhaven) setzte ihre schon im Ersten Weltkrieg angefangene Erweiterung und Modernisierung der Werfteinrichtungen fort. Die 400 Mitarbeiter bauten zahlreiche Fischereifahrzeuge und stellten Frachtschiffe für deutsche und ausländische Rechnung her. Die Auftragslage entwickelte sich bis 1923 gut.<sup>50</sup>

Der Technische Betrieb des NDL war nach dem Ersten Weltkrieg neben der Instandsetzung der von den Alliierten zurückgegebenen Lloydampfer und dem Umbau von ausländischen Fahrzeugen vor allem mit der Reparatur von Lokomotiven, Eisenbahnwaggons und mit dem Abwracken von Schiffen ausgelastet. Die Mitarbeiterzahl betrug je nach Auftragslage etwa 2000 Mann. 1922 waren hier sogar über 3000 Personen beschäftigt.<sup>51</sup>

### 5.1.2. Frerichswerft in Einswarden

Genau wie die anderen deutschen Schiffbaubetriebe war die Frerichswerft in Einswarden am oldenburgischen Unterweserufer bis 1918 mit Marineaufträgen ausgelastet. Weiter fand in dieser Zeit eine grundlegende Modernisierung und Erweiterung der Schiffbauwerkstätten statt, vergleichbar mit anderen Unternehmen der deutschen Schiffbauindustrie. 1919 betrug die Mitarbeiterzahl in den drei Produktionsstätten in Einswarden, Brake und Osterholz 1310 Beschäftigte. Von 1920 bis 1923 stellte die Aktiengesellschaft, die Gewinne erwirtschaftete und mehrheitlich mit dem Stumm-Konzern verbunden war, überwiegend Frachter für die Hamburg-Bremer-Afrika-Linie, ein Tochterunternehmen des NDL, her. Schiffsinstandsetzungen sowie Reparaturen von Lokomotiven und Eisenbahnwaggons gehörten ebenfalls zum Beschäftigungsprogramm.<sup>52</sup>

## 5.2. Bremen

### 5.2.1. AG »Weser«

Die bremische Traditionswerft AG »Weser« in Bremen-Gröpelingen, die stark im Kriegsschiffbau und besonders im U-Boot-Bau engagiert gewesen war und sich nach Kriegsende mit dem Abwracken der nicht vollendeten U-Boote und anderer Kriegsschiffe sowie schiffbaufremden Fertigungen über Wasser hielt, beteiligte sich mit etlichen Neubauten für die DDG Hansa, den



Abb. 10 Anlagen der AG »Weser«, 1921.



Abb. 11 Helgen der AG »Weser«, 1923.

NDL, die Dampfschiffahrts-Gesellschaft Neptun sowie die Argo-Reederei aus Bremen am Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte. Es wurden aber auch Seeschlepper hergestellt. Außerdem erwarb das Unternehmen 1920 die angrenzenden Otwi-Werke am Hafenbassin C des Industriefahens, die im Reparaturgeschäft für Lokomotiven und Eisenbahnwaggons tätig waren. Deren kaufmännischer Geschäftsführer, Franz Stapelfeldt, wurde 1921 Vorstandsvorsitzender der AG »Weser«. Die etwa 7000 Personen zählende Belegschaft galt als gewerkschaftlich gut

organisiert und sehr streikbereit. Auf der Kapitalseite übernahm an der Stelle der bremischen Kaufmannschaft der Bankier Johann Friedrich Schröder, der 1920 zum Aufsichtsratsvorsitzenden avancierte und später entscheidend die bremische und deutsche Werftenpolitik mitbestimmen sollte, die führende Rolle.<sup>53</sup>

### 5.2.2. Bremer Vulkan

Seit 1916 befand sich der Bremer Vulkan im Mehrheitsbesitz der Industriellenfamilie Thyssen. Bestimmende Unternehmerpersönlichkeit war fast zwei Jahrzehnte lang Victor Nawatzki, der das Unternehmen seit 1893 aufgebaut hatte, bis 1922 die Geschicke der Firma als Generaldirektor verantwortlich leitete und anschließend als Aufsichtsratsvorsitzender die Geschäftspolitik wesentlich bestimmte. Von 1919 bis 1923 herrschte in dem Unternehmen, das Gewinne erwirtschaftete, Vollbeschäftigung. Die etwa 4000 Mitarbeiter lieferten die schon im Krieg für deutsche Schifffahrtsgesellschaften bestellten Frachter 1919/20 als Reparationsaufträge ab. Insgesamt wurden 16 Frachtdampfer mit einer Tonnage von 138 700 BRT für die alliierten Mächte hergestellt. 1922 wurde ein Dieselmotorbau-Lizenzvertrag mit der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN) abgeschlossen. Anschließend konnte der Bremer Vulkan mit der Fertigung von Fracht- und Passagierschiffen, u.a. für Hugo Stinnes in Hamburg, die Hapag und den NDL, wesentlich zum Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte beitragen. Trotz der guten Beschäftigungssituation verbesserte sich die schwierige wirtschaftliche Lage der Werftarbeiter nicht, was in Streikmaßnahmen 1923 zum Ausdruck kam.<sup>54</sup>

### 5.2.3. Atlas-Werke

Die Atlas-Werke wurden 1902 als Norddeutsche Maschinen- und Armaturenfabrik auf Initiative des damaligen Generaldirektors des NDL, Dr. Heinrich Wiegand, etabliert. Die Spezialfirma für Schiffhilfsmaschinen übernahm 1905 das einstige Schiffbauareal der AG »Weser« zwischen der Weser und dem Europahafen, firmierte seit 1911 als Atlas-Werke Aktiengesellschaft und war schon vor 1914 im Kleinschiffbau engagiert. Im Ersten Weltkrieg erhielt das innovative Unternehmen, das Hilfsmaschinen für U- und Torpedoboote herstellte, 1918 vom Reichsmarineamt den Auftrag zum Bau von sechs U-Booten. Aus Beschäftigungsgründen wurde die Arbeit an zwei U-Booten fortgesetzt. Die Übergangszeit von der Kriegsproduktion zur Friedenswirtschaft überbrückte die Belegschaft mit Arbeiten zur Vernichtung der eigenen Kriegsmaterialien, die von einer internationalen Kommission begutachtet wurde. Nach einer Schließung des Betriebes im Jahre 1919 und nachdem es zu einer Vereinbarung zwischen der Werftleitung und den Arbeitern über einen Betriebsrat gekommen war, konnten die Atlas-Werke im Jahre 1920 die Arbeit wieder aufnehmen. Neben ihrer ursprünglichen Domäne im Schiffhilfsmaschinenbau (Propeller und Unterwasserschallanlagen) liefen in den 1920er Jahren etliche kleinere Frachtdampfer bis 1000 BRT für bremische, deutsche und ausländische Reedereien von der Querhelling vom Stapel. In dieser Zeit dürften etwa 1000 Mitarbeiter hier beschäftigt gewesen sein.<sup>55</sup>

## 5.3. Emsgebiet

### 5.3.1. Nordseewerke in Emden

Mit der Umstellung von der Kriegswirtschaft auf die Friedensproduktion konnte das Emder Schiffbauunternehmen die schon im Kriege gebuchten Handelsschiff-Neubauaufträge (Frachter und Schleppkähne für verschiedene deutsche Reedereien, wie z.B. G.J.H. Siemers & Co. in Ham-

burg und die Dampfschiffahrtsgesellschaft Argo in Bremen) bis 1924 abliefern. Der mit Abstand größte Neubau der Nordseewerke mit 14 000 Tonnen Tragfähigkeit war der Tankdampfer BALTIC für die Deutsch-Amerikanische Petroleum AG, der 1914 begonnen und auch erst 1920 fertig gestellt werden konnte. 1922 entstand auf den modernen Anlagen, die im Krieg ausgebaut worden waren, ein Schwimmdock von 1560 Tonnen für das hiesige Maschinenbauamt in Emden. Die eigenen Schwimmdockeinrichtungen Dock 1 und Dock 2 wurden 1922 und 1924 verlängert.

Das Stammkapital wurde 1921 auf 260 Millionen Mark erhöht. Die Beschäftigung betrug 1919 im Durchschnitt 938 Arbeiter, elf Frauen und 153 jugendliche Arbeiter. 1920 waren bei der Werft 1182 Arbeiter, zwölf weibliche Beschäftigte und 74 Lehrlinge tätig. Die Beschäftigtenzahl kletterte 1921 auf 1300 Arbeiter, 15 Frauen und 135 jugendliche Arbeiter, während 1922 hier 1134 männliche Personen, elf weibliche Beschäftigte und 126 jugendliche Arbeiter tätig waren. 1923 betrug die durchschnittliche Beschäftigtenzahl nur noch 443 Arbeiter, fünf Frauen und 156 Lehrlinge. Die Arbeiter und Angestellten der Werft kämpften von 1919 bis 1923 um höhere Löhne und Gehälter als Inflations- und Teuerungsausgleich, um eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen, um die Einhaltung des Achtstundentages und um eine Freistellung von zwei hauptberuflich tätigen Betriebsratsmitgliedern.<sup>56</sup>

### 5.3.2. Meyer Werft in Papenburg

Das Papenburger Unternehmen lieferte 1922 als einziges größeres Seeschiff den Frachtdampfer DURAZZO für die Hapag ab. Dieses mit 1468 BRT vermessene Fahrzeug mit einer Länge von 69 m und einer Breite von 10,45 m bedeutete für die Meyer Werft eine erhebliche Kraftanstrengung, weil sie bisher lediglich kleinere Dienstfahrzeuge wie Schlepper, Feuerschiffe, Barkassen, Schuten und Leichter sowie Fahrgastdampfer für den Küstenverkehr und Heckraddampfer für überseeische Binnengewässer gebaut hatte. Von den Größenverhältnissen her stellte die DURAZZO, die zuerst von einem Tochterunternehmen der Hapag in den Niederlanden bereedert wurde, den schiffbaulichen Höhepunkt dar, der erst wieder 1953 erreicht wurde. In dieser kritischen Zeit, in der es auch Streikmaßnahmen gab, hielt sich der Betrieb, der rund 300 Mitarbeiter beschäftigte, mit der Fertigstellung von Schleppdampfern, Schleppkähnen, Dampfloggern, Motorbarkassen sowie Reparaturarbeiten über Wasser. Die Maschinenteile, Kessel und Apparate konnten in der eigenen Gießerei, Schmiede und Maschinenfabrik hergestellt werden. Der Begründer des Papenburger Eisen- und Stahl Schiffbaus, Franz. L. Meyer, zog sich 1920 aus dem aktiven Geschäftsleben zurück. Seine Söhne, Franz Joseph und Bernhard Meyer, führten das Unternehmen in dieser wirtschaftlich schwierigen und politisch labilen Lage weiter.<sup>57</sup>

## 5.4. Hamburg

### 5.4.1. Blohm & Voss

Die Söhne des Werftgründers Hermann Blohm, Rudolf und Walter Blohm, führten jetzt als persönlich haftende Gesellschafter das Unternehmen mit Unterstützung erfahrener Mitarbeiter im Sinne ihres Vaters fort und wahrten die Kontinuität der Firma.

Die Hamburger Großwerft Blohm & Voss besaß eine politisch sehr aktive Belegschaft, die teilweise stark von kommunistischer Seite beeinflusst und auch gegen die eigenen Gewerkschaften eingestellt war. Der Kampf um die Achtundvierzig-Stundenwoche, die Wiedereinführung der Akkordarbeit, inflationsbedingte Ausgleichszahlungen und eine bessere Lebensmittelversorgung waren wichtige Themen, die von Streikmaßnahmen begleitet wurden. Es kam auch zu Werftbesetzungen. Nach 1919/20 hatte sich die Lage beruhigt. Eine große Rolle spielte auch

die interne Aus- und Weiterbildung auf der betriebseigenen Werftschule, die teilweise von bis zu 500 Lehrlingen und Mitarbeitern besucht wurde.

Bis 1919/20 bestimmten die Verschrottungen von U-Booten, Abwrackarbeiten, die Reparaturen von Lokomotiven sowie die Zwangsablieferungen von Handelsschiffen an die Alliierten das Geschäft. Den Übergang zur Friedenswirtschaft bewältigte Blohm & Voss relativ gut. Die Firma erwirtschaftete in dieser Zeit Gewinne. Es gab Probleme bei der Materialbeschaffung, und insbesondere war es nicht einfach, den geeigneten Schiffbaustahl zu erträglichen Konditionen zu bekommen. Durch die gute Auftragslage, die moderne Werftorganisation sowie die Entwicklung von neuen Antriebstechniken für Handelsschiffe mit Turbinen, die das Unternehmen aus dem Know-how ihrer U-Bootmotoren gewonnen hatte, konnte sich Blohm & Voss im Wettbewerb behaupten. Moderne Passagier- und Frachtschiffe mit ausgefeilter Technik und Wirtschaftlichkeit für die großen Hamburger Reedereien wurden erfolgreich abgeliefert. Die durchschnittliche Beschäftigung betrug 1919/20 etwa 7000 Mitarbeiter, stieg 1921 auf 10 000 Arbeiter und Angestellte und hielt sich um 1922/23 bei ca. 9000 Mitarbeitern.<sup>58</sup>

#### 5.4.2. Vulcanwerft

Der 1909 eröffnete Zweigbetrieb des berühmten Stettiner Vulcan im Hamburger Freihafengebiet auf der Elbinsel Ross war überwiegend für den Bau von großen Handels-, Passagier- und Kriegsschiffen konzipiert worden. Seit 1911 befand sich die Hauptverwaltung in Hamburg. Die Firma hieß jetzt »Vulcan-Werke Hamburg und Stettin AG«. Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges wurden Lokomotiven und Eisenbahnwaggons repariert. Auch spielten der Maschinen-, Turbinen- und Motorenbau sowie die Schiffsreparatur mit den vier vorhandenen Schwimmdocks für die Auslastung des Unternehmens und für die Beschäftigung der etwa 7000 Mitarbeiter eine wichtige Rolle. Die beiden größten Schiffsbauten waren die mit etwa 13 600 BRT vermessenen kombinierten Passagier- und Frachtdampfer ANTONIO DELFINO und CAP NORTE, die 1922 für die Reederei Hamburg-Süd abgeliefert wurden. Sonst wurden auf dem Hamburger Areal mit den vier Hellinggen bis 1923 nur relativ kleine Frachter für verschiedene deutsche Reedereien und ein Schwimmdock angefertigt, für die der moderne Fertigungsbetrieb mit den riesigen Kapazitäten gar nicht geeignet war und die auch in Stettin hätten gebaut werden können.<sup>59</sup>

#### 5.4.3. Janssen & Schmilinsky

Die »Schiffswerfte und Maschinenfabrik (vormals Janssen und Schmilinsky) AG«, wie sie seit 1888 hieß, überließ 1917 der benachbarten Großwerft Blohm & Voss ihr angestammtes Grundstück, an dem sich heute das Dock Elbe 17 befindet, um im Tausch auf einem vom Hamburger Staat gemieteten neuen größeren Areal in Tollerort nach dem Krieg den Bau von Frachtschiffen bis zu 2500 BRT aufzunehmen, damit die Firma an dem zu erwartenden Schiffbauboom teilhaben konnte. Wegen der schwierigen wirtschaftlichen Verhältnisse und nach einer Kapitalerhöhung konnte der Umzug nach Tollerort jedoch erst 1923/24 abgeschlossen werden. Die Maschinenbau- und Reparaturabteilung blieb vorerst am alten Standort. Die Essener Arenbergische A.-G. für Bergbau und Hüttenbetrieb beteiligte sich 1920 an Janssen & Schmilinsky. Die Deutzer Motorenwerke erwarben um 1923/24 an dem Unternehmen eine Beteiligung. Die Werft baute neben Frachtern für die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei und andere deutsche Schifffahrtsgesellschaften weiter Schlepper, Fischdampfer, Motorschoner, Barkassen und Behördenfahrzeuge und blieb ihrer traditionellen Klientel treu. Das Unternehmen beschäftigte ca. 1200 Mitarbeiter.<sup>60</sup>

#### 5.4.4. Reiherstiegwerft

Der traditionsreichen Reiherstiegwerft an der Norderelbe gelang es nach dem Ersten Weltkrieg nicht, an ihre frühere Stellung anzuknüpfen, obwohl sie die benachbarten Schiffbauanlagen von Wencke (1900), Brandenburg (1912) und Wichhorst (1917) nach und nach erwerben und ihre Fertigungswerkstätten und Docks vergrößern konnte. Von 1920 bis 1923 entstanden verschiedene Frachter für Hamburger Reedereien, über 20 Fischdampfer und diverse kleinere Einheiten. 1923 kam ein Vertrag mit den Motorenwerken Mannheim zustande, um auf dem Gebiet des Schiffsdieselmotorenbaus, dem Schiffsantrieb der Zukunft, Fortschritte zu erzielen. Die Werft beschäftigte etwa 700 Arbeiter.<sup>61</sup>

#### 5.4.5. H.C. Stülcken Sohn

Die traditionsreiche Hamburger Stülckenwerft, die ihre Anlagen mit den Dock-, Kran- und Maschineneinrichtungen an der Norderelbe auf der Insel Steinwerder erweitert und modernisiert hatte und 1919 in eine Kommanditgesellschaft umgewandelt worden war, konzentrierte sich in den Jahren von 1919 bis 1923 vor allem auf den Fischdampferbau. Als Oberingenieur und Leiter der Neubauabteilung war der in Bremerhaven geborene Sohn des Fabrikanten H.G. Cordes, Johann Tönjes Cordes, an dieser Entwicklung maßgeblich beteiligt. Damit konnte sie die Kontinuität ihres erfolgreichen Produktionsprogramms aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg fortsetzen. Nach dem Krieg wurden aber auch einige Frachtschiffe fertig gestellt. Die Reparatur und der Kleinschiffbau spielten ebenfalls eine Rolle. Die Mitarbeiterzahl umfasste etwa 1000 Personen.<sup>62</sup>

#### 5.4.6. Deutsche Werft

Die Gründung der Deutschen Werft 1918 am Elbufer in Hamburg-Finkenwerder ist ein gutes Beispiel für die Bündelung der Interessen unterschiedlicher Partner aus der maritimen Wirtschaft (Hapag) in Verbindung mit der Elektro-, Maschinenbau- und Stahlindustrie (AEG und GHH) im Ersten Weltkrieg, um auf den zu erwartenden Nachkriegsschiffbauboom zu reagieren.

Die Deutsche Werft war als moderne Großwerft nach amerikanischem Vorbild für den Serienschiffbau von schnellen Motorschiffen konzipiert worden. Als Vorläufer kann die Hamburger Werft AG gelten, die bereits 1916 gemeinsam von der Hapag, der größten deutschen Reederei, und der AEG im Hamburger Hafen am Ende der Landzunge in Tollerort etabliert worden war. Dieses Areal, auf dem auch Frachter vom Stapel liefen, wurde 1920 als Zweigbetrieb der Deutschen Werft weitergeführt. Entscheidend beteiligt an der Idee und späteren Verwirklichung am Bau einer Großschiffswerft war William Scholz, der erste Direktor des neuen Unternehmens, der frühere technische Leiter der Hamburger Großreederei Hapag. Bereits 1917 wurde ein Lizenzvertrag mit der Kopenhagener Firma Burmeister & Wain abgeschlossen, die bei der Konstruktion von Schiffsdieselmotoren eine führende Stellung innehatte. Als Wahrzeichen der modernen Technik galt die Kabelkrananlage, die den Montageplatz und die Helgen überspannte. Bei der Wahl für ein derartiges Kabelkransystem als Alternative zu einem herkömmlichen überbauten Helgengerüst (Blohm & Voss, Vulcanwerft, AG »Weser«, Germania-Werft, Tecklenborg und Nordseewerke) gaben die geringeren Kosten sowie die größere Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit den Ausschlag. Als Zeichen für den fortschrittlichen sozialpolitischen Anspruch kann man auch die Arbeiter- und Werkmeistersiedlung (Laubengang- und Einzelhäuser) in Finkenwerder und die Beamtenwohnungen in Groß-Flottbek (Architekt: Peter Behrens) werten.



Abb. 12 Deutsche Werft, 1921.

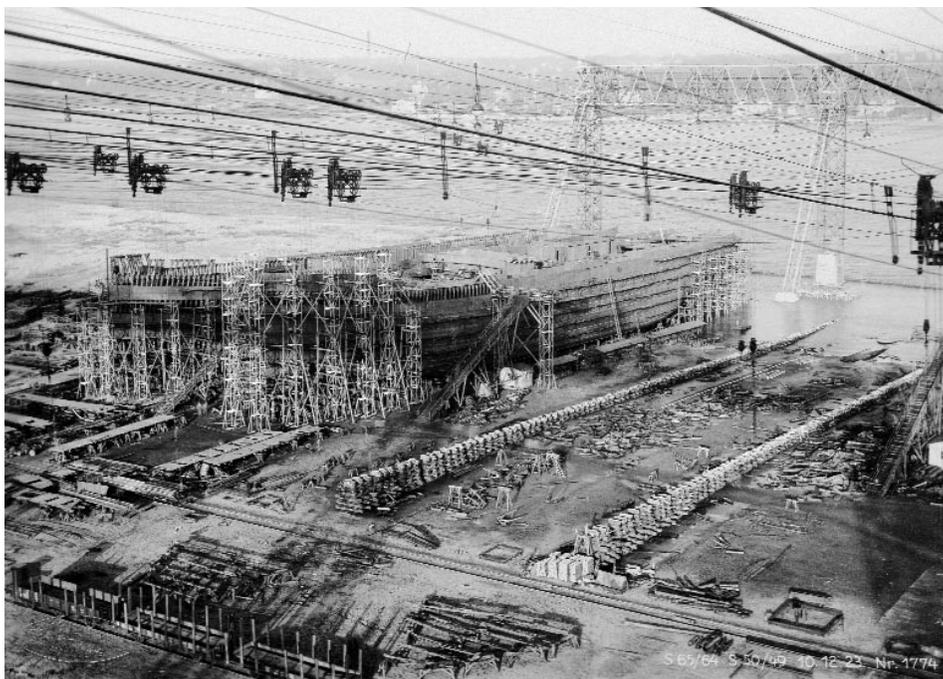


Abb. 13 Helgen mit Kabelkrananlage der Deutschen Werft, 1923.

Nach Fertigstellung der ersten Anlagen konnte man im Laufe des Jahres 1920 mit dem Schiffbau beginnen. Die ersten Ablieferungen waren zwei Schwimmdocks. Es wurden zunächst konventionelle Frachtdampfer mit Dreifach-Expansionsmaschinen und Getriebeturbinen, Seeleichter und Fischereifahrzeuge gebaut, ehe man sich an die Konstruktion von Motorschiffen heranwagen konnte. Der erste Auslandsauftrag für eine holländische Reederei half dem jungen Unternehmen aus einer existentiellen Krise, da die vier Fahrzeuge mit Devisen bezahlt wurden. Der Turbinen-, Motoren- und Dockbau nahm eine wichtige Rolle ein. 1923 gliederte die Deutsche Werft die auf diesem Gebiet führende Firma, die »Dockbau-Gesellschaft mbH, vormals Philipp von Klitzing«, in ihr Unternehmen ein. Die Umrüstung von Lokomotiven und die Herstellung von Kesseln gehörte ebenfalls zum Fertigungsprogramm.

Trotz der Materialknappheit konnte die Aufbauphase der Werkeinrichtungen und die Ablieferung der Schiffseinheiten nach Plan erfolgen. Seit 1922 war die Deutsche Werft auch im Abwrackgeschäft tätig. Die Beschäftigtenzahl betrug 1921 etwa 6000 Mitarbeiter. Als junges Unternehmen gelang es der Deutschen Werft trotz der Inflation und schwierigen wirtschaftlichen Lage, sich auf dem deutschen Schiffbaumarkt, der durch Überkapazitäten gekennzeichnet war, zu behaupten. Im Gegensatz zu anderen Betrieben der deutschen Werftindustrie blieb die Deutsche Werft von Unruhen und Streiks verschont, was auch mit der besonderen Situation dieses Unternehmens in Zusammenhang stand.<sup>63</sup>

#### 5.4.7. Vereinigte Elbe- und Norderwerft – Norderwerft – Elbwerft Boizenburg – Norddeutsche Union Werke Hamburg

Die am 30. Mai 1918 von Hamburger und Berliner Bankiers gegründete Aktiengesellschaft Vereinigte Elbe-Werft, die seit August 1918 Vereinigte Elbe- und Norderwerft mit Schiffbauwerkstätten in Hamburg und Boizenburg hieß, war ein Zusammenschluss der Elbe-Werft in Hamburg und Boizenburg sowie der am Reiherstieg residierenden Norderwerft. Die Schiffsrümpfe liefen von der Querhelling in Boizenburg vom Stapel und gelangten bei der Norderwerft zur Ausrüstung. Allerdings lösten sich die Unternehmen 1921 wieder. Die Norderwerft arbeitete als eigenständige Firma weiter, während die Elbwerft in den Werftenverbund der Norddeutschen Union Werke Hamburg gelangte, zu dem auch die Eiderwerft in Tönning und die Bremerhavener Werft Johannes F. Freudenberg gehörte. Die Norderwerft baute Schleppdampfer, Motorschlepper und etliche Seeleichter für die Deutsche Levante-Linie, betätigte sich im Reparaturgeschäft und hatte in den Jahren 1921/22 eine Belegschaftsstärke von etwa 950 Personen. Bei der Boizenburger Elbwerft (Norddeutsche Union Werke) entstanden 1922 die bekannten Hebefahrzeuge GRIEP und HIEV für die Bugsier-, Reederei- und Bergungs AG in Hamburg sowie die Frachtdampfer OTRANTO, SEBENCIO und SPALATO für die Hapag (Deutsche Levante-Linie), die in Tönning auf der Eiderwerft ihre Endausrüstung erhielten.<sup>64</sup>

#### 5.4.8. Hamburger Elbe Schiffswerft

Die Hamburger Elbe Schiffswerft, die 1918 auf dem Areal des Stahl- und Brückenbauunternehmens F.H. Schmidt in Wilhelmsburg am Reiherstieg mit Unterstützung der Hamburger Reederei F.W. Dahlström errichtet wurde und drei Helgen von je 110 m Länge besaß, baute zwischen 1921 und 1923 immerhin sieben kleinere Frachtschiffe. Sie gehörte zu denjenigen Seeschiffswerften, die 1918 gegründet wurden, um vom Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte zu profitieren, und nur wenige Jahre im Seeschiffbau tätig waren.<sup>65</sup>

## 5.5. Schleswig-Holstein

### 5.5.1. Kremer-Werft in Elmshorn

Die 1833 gegründete Kremer-Werft in Elmshorn baute nach dem Ersten Weltkrieg neben vielen kleineren Fahrzeugen wie Motorbarkassen und Schleppdampfern auch mehrere Schoner und einen Fischdampfer. Die für lange Zeit mit Abstand größten Schiffe waren die zwei Frachtdampfer WILHELM BIESTERFELD (843 BRT) und PETER (792 BRT) für die Hamburger Reedereien W. Biesterfeld und Baltische Reederei, die 1921 und 1922 abgeliefert wurden. Wegen der engen Fahrwasserhältnisse der Krückau konnten sie nur mit Mühe ihre Bauwerft verlassen. Geführt wurde der Familienbetrieb D.W. Kremer Sohn, wie die Kommanditgesellschaft damals hieß, von den drei persönlich haftenden Brüdern Hermann, Wilhelm und Max Kremer.<sup>66</sup>

### 5.5.2. Eiderwerft in Tönning

Die wechselvolle Geschichte der Werft in Tönning mit unterschiedlichen Besitzverhältnissen von der Gründung im Jahre 1889 (»Schömer, Jensen u. Co., Maschinenfabrik, Eisengießerei u. Schiffswerft«) bis zu ihrer Schließung 1923 spiegelt auch die wechselvolle Geschichte des deutschen Schiffbaus in diesem Zeitraum wider. Von 1895 bis 1904 hieß die Firma »Schömer und Jensen, Schiffswerft, Kesselschmiede, Eisengießerei und Maschinenbau«. Von 1904 bis 1911 nannte sie sich »Eiderwerft Aktiengesellschaft«. Von 1910 bis 1915 lautete die Namensbezeichnung »Werftbetriebsgesellschaft mit beschränkter Haftung«. Im Ersten Weltkrieg nannte sich das Unternehmen »Bodstein & Harborn GmbH« (1915-1916), »Tönninger Schiffswerft und Maschinenfabrik GmbH« (1916-1917) sowie »Schiffswerft und Maschinenfabrik Hansa AG« (1917-1919). 1919 war die Werft in dänischer Hand (»Eiderværft, Kopenhagen«) und gehörte von 1920 bis 1921 zur »Vereinigten Elbe- und Norderwerft AG«. Die letzte Etappe bildete die Zugehörigkeit zu den »Norddeutschen Union Werken, Werft, Maschinen- und Waggonbau AG« (1921-1924). Viele Schiffbauunternehmen versuchten auch, durch eine Kooperation oder Fusion mit anderen Werften die Wirtschaftskrise zu bewältigen, wofür die Eiderwerft neben der Deschimag unter Führung der AG »Weser« ein gutes Beispiel ist.

Da bei der Eiderwerft schon vor dem Ersten Weltkrieg wegen fehlender Aufträge keine Investitionen getätigt worden waren, befanden sich die Anlagen in einem technisch veralteten Zustand. Der häufige Besitzerwechsel verhinderte die notwendigen Instandsetzungsarbeiten. 1920 lief ein 12 000 Tonnen großes Schwimmdock für Großbritannien als Reparationsleistung vom Stapel, und es wurden in den Jahren von 1920 bis 1923 die drei bei der Elbwerft in Boizenburg gebauten Frachter für die Hapag (Deutsche Levante-Linie) fertig gestellt. Als letzte Neubauten entstanden hier von 1922 bis 1923 die Frachtdampfer DEUTSCHLAND, VATERLAND, RHEINLAND und OBERLAND für die Stettiner Dampfer-Compagnie. Die Werft beschäftigte je nach Auftragslage etwa zwischen 350 und 800 Mitarbeiter und war auch im Reparaturgeschäft tätig. Da die Eiderwerft wegen der wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Norddeutschen Union Werke und der rasant ansteigenden Inflation mit der pünktlichen Auszahlung der Löhne in Rückstand geriet, kam es 1923 zu Arbeitsniederlegungen und Demonstrationen von Teilen der Belegschaft. Im selben Jahr wurde das Unternehmen endgültig stillgelegt. Die Werkstätten und Einrichtungen wurden anschließend demontiert. Etliche Tönninger Werftarbeiter, für die in Groß-Flottbek eine Wohnsiedlung errichtet wurde, fanden in Hamburg eine neue Beschäftigung.<sup>67</sup>

### 5.5.3. Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (FSG)

Die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft besaß im Gegensatz zu zahlreichen anderen deutschen Schiffbaubetrieben, die sich stark im Bau von Kriegsschiffen engagiert hatten, den Vorteil, dass sie im Ersten Weltkrieg überwiegend Handelsschiffe bauen und nach 1919 diese Tradition ohne langwierige Umstellungsprobleme fortsetzen konnte. Viele Frachtdampfer, die deutsche Reedereien im Krieg bei der FSG bestellt hatten, mussten an die alliierten Mächte als Reparationsleistung abgegeben werden. Von 1920 bis 1923 stellte die Flensburger Werft wieder zahlreiche Frachtdampfer für Hamburger und Bremer Schifffahrtsgesellschaften wie die Hapag, Hugo Stinnes, den NDH, die DDG Hansa und für eine Rotterdamer Reederei her. Im Vergleich zur Vorkriegsproduktion wurden aber erheblich weniger Schiffsneubauten abgeliefert. Das Werftareal hingegen wurde erweitert. Seit 1921 existierte eine Herstellungs- und Aufbereitungseinrichtung für Sauerstoff. Die Beschäftigung schwankte etwa um 2000 Mitarbeiter in jenen Jahren. Kurzarbeit und Entlassungen konnten wegen der schlechten Auftragslage nicht vermieden werden. Obwohl sich die Lebensbedingungen der Werftarbeiter und ihrer Familien verschlechtert hatten, blieben Streikmaßnahmen aus. Bedingt durch die rasant ansteigende Inflation wurden die Löhne 1923 auch in Form von Lebensmitteln vergütet.<sup>68</sup>

### 5.5.4. Nobiskrug in Rendsburg

Wie bei vielen Schiffbauunternehmen nach dem Ersten Weltkrieg konnte die an der Obereider gelegene Rendsburger Werft Nobiskrug, die vom Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals profitiert und ihre Anlagen erweitert hatte, mit der Fertigstellung von Hochseefischereifahrzeugen eine lohnende Alternative für die zunächst fehlenden Frachtschiffaufträge entwickeln. Es entstanden acht Fischdampfer für die in Lübeck beheimatete Hochseefischerei AG Trave. Anschließend konnten 1921 bis 1922 vier kleinere Frachtdampfer – EIDER, ELBE, ILMENAU und PINNAU – für die Hamburger Bugsier-, Reederei- & Bergungs AG abgeliefert werden. Es folgten die Dampfer DIANA und NEPTUN für den Flensburger Schiffsparten Verein und die Reederei Heinrich Schmidt, ebenfalls aus Flensburg. Die Werft behielt ihr angestammtes Tätigkeitsfeld mit der Anfertigung von Kleinfahrzeugen (u.a. Schlepper, Segelleichter, Schuten, Kähne, Prähme) bei. Als Geschäftsführer fungierte Otto Storck, der 30 Jahre an der Spitze des Unternehmens stand. Über die Anzahl der Mitarbeiter, die sozialen Verhältnisse und den Grad der Beschäftigung gibt es nur spärliche Informationen.<sup>69</sup>

### 5.5.5. Kiel

#### 5.5.5.1. Germaniawerft

Die Germaniawerft mit ihren vier überdachten und mit Glas verkleideten Hellingen an der Kieler Innenförde nahm vor und im Ersten Weltkrieg in der U-Bootfertigung und in der Entwicklung des Dieselmotorenbaus in Deutschland eine führende Rolle ein. Die vom Versailler Vertrag geforderte Vernichtung des Kriegsmaterials in Verbindung mit den Abwrackaktionen traf dieses vom Krupp-Konzern geführte Schiffbauunternehmen besonders hart. Als Alternative zum Kriegsschiffbauverbot der Alliierten und wegen der Probleme bei der Beschaffung des Schiffbaustahls entwickelte die Germaniawerft eine Serie von kleinen Motorseglern (Dreimasttoppschoner, Zweimastgaffelschoner und Galeassen) für die Küstenschifffahrt, bei der sie das vorhandene und nicht beschlagnahmte Schiffbaumaterial sowie die Motoren aus dem U-Bootbau wieder verwenden konnte. Initiator war der Obergeringieur und stellvertretende Schiffbaudirektor Rudolf Erbach, der später bei den Deutschen Werken in Kiel und seit 1927 als Hoch-

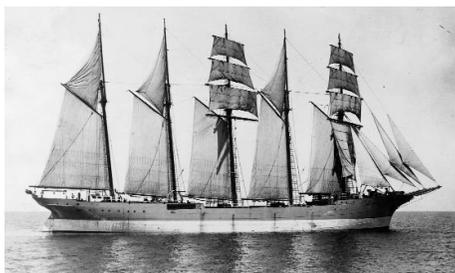


Abb. 14 Fünfmastschoner CARL VINNEN, erbaut 1922 von der Germaniawerft.



Abb. 16 Fünfmastschoner SUSANNE VINNEN, erbaut 1922 von der Germaniawerft.



Abb. 15 Fünfmastschoner CHRISTEL VINNEN, erbaut 1922 von der Germaniawerft.

schulprofessor an der Technischen Hochschule Danzig wirkte. Erbach war ein Verfechter des Segelschiffbaus in der Frachtschiffahrt und entwarf u.a. auch die fünf großen Fünfmast-Rahschoner für die bekannte bremische Reederei F.A. Vinnen, die mit einem Hilfsmotor versehen waren. Die von ihm ebenfalls konstruierte, mit einem Hilfsmotor ausgerüstete und 1921 abgelieferte Viermastbark MAGDALENE VINNEN (3017 BRT), das spätere populäre Segelschulschiff KOMMODORE JOHNSEN des NDL, befindet sich heute unter russischer Flagge als SEDOV immer noch als Ausbildungssegler in Fahrt und ist gern gesehener Gast bei vielen Windjammerparaden.

Neben Segel- und Motoryachten baute die Germaniawerft bis 1923 die Tankmotorschiffe OSTPREUSSEN und OBERSCHLESIE für die Reederei Hugo Stinnes in Hamburg sowie diverse Frachtdampfer für verschiedene deutsche Reedereien. Die für Krupp 1920 fertig gestellten Erzfrachter SAYN, MÜLHOFFEN, WEILBURG und BETZDORF mussten als Reparationsleistung an Frankreich abgegeben werden. Seit 1923 hieß das bekannte Schiffbauunternehmen »Fried. Krupp Germaniawerft AG Kiel«. Neben kleineren Schwimmdocks bis zu 4500 Tonnen Tragfähigkeit nutzte die Firma seit 1921 auch die alte Südschleuse des Nord-Ostsee-Kanals in Kiel-Holtenau als zusätzliche Dockmöglichkeit. 1918 betrug die Mitarbeiterzahl noch 11 000 Personen, die sich u.a. mit der Reparatur von Waggonen und Lokomotiven, wie viele ihrer Kollegen auf den anderen deutschen Schiffbaubetrieben, beschäftigten. Kriegsteilnehmer hatten den Anspruch auf Wiedereinstellung. Die Belegschaftsstärke pendelte sich im Durchschnitt bei etwa 6000 Mitarbeitern ein. Mangelnde Aufträge, Entlassungen, Kurzarbeit, die schlechte Ernährungslage, die Inflation sowie die labile politische Situation führten zu zahlreichen Streiks. Viele der Arbeiter und Angestellten wohnten in Werkswohnungen. Auch galt die Lehrlingsausbildung als vorbildlich.<sup>70</sup>

### 5.5.5.2. Howaldtswerke

Wegen des eklatanten Kohlenmangels, der Knappheit sowie der Verteuerung der Schiffbaumaterialien und zahlreicher Streiks gestaltete sich der Nachkriegsbeginn mit der Umstellung auf den Handelsschiffneubau und das Reparaturgeschäft von Schiffen, Waggons und Lokomotiven für Howaldt, ähnlich anderer deutscher Schiffbauunternehmen, sehr schwierig. Als Ersatzbrennstoff für Kohle wurde 1921/22 für den Betrieb der Kesselanlage teilweise Torf verwendet. Die Werft hatte sich zu diesem Zweck an einem Torfwerk beteiligt. Auch mussten die ehemaligen Kriegsteilnehmer, die vor 1914 hier tätig gewesen waren, wieder in den Arbeitsprozess eingegliedert werden. Immerhin fanden über 600 Mitarbeiter durch diese vom Staat vorgeschriebene Maßnahme wieder eine Beschäftigung. Auch in den anderen Kieler Schiffbaubetrieben wurde die gesetzlich geregelte Wiedereinstellung einstiger Werftmitarbeiter zur Pflicht, da soziale Unruhen vermieden werden sollten.

Da sich die Auftragslage (Neubau und Reparatur) bis in das Jahr 1923 hinein als relativ beständig erwies, konnte das Unternehmen trotz der allgemeinen ökonomisch unbefriedigenden Situation und der angespannten politischen Verhältnisse Gewinne erwirtschaften. Die Belegschaft der Kieler Howaldtswerke, die noch im November 1918 etwa 3500 Personen betragen hatte, reduzierte sich Anfang der 1920er Jahre sehr wahrscheinlich auf deutlich unter 3000 Mitarbeiter. Im Vergleich zu den größeren Konkurrenten Deutsche Werke und Germaniawerft beschäftigte Howaldt erheblich weniger Personal. Einige soziale Errungenschaften wie die Vertretung des Betriebsrates im Aufsichtsrat und das Zugeständnis von Jahresurlaub konnten nach Kriegsende erreicht werden. Wegen Tariffragen, Lohnerhöhungen und der unbefriedigenden Einkünfte der Werkstätigen kam es immer wieder zu Arbeitskämpfen, wobei die Auseinandersetzungen innerhalb der Belegschaft eine nicht unwichtige Rolle spielten. Die Howaldtswerke stellten in den 1920er Jahren anspruchsvolle Aufträge (Fracht-, Passagier- und Tankdampfer sowie Motorfrachter und -tanker) für deutsche und ausländische Reedereien her. Die Schwentinedocks waren ebenfalls gut ausgelastet.<sup>71</sup>

### 5.5.6. Lübeck

#### 5.5.6.1. Henry Koch

Die vor 1914 geplante und im Krieg teilweise in Angriff genommene Erweiterung der Schiffswerft von Henry Koch konnte wegen der unsicheren Nachkriegswirren nicht verwirklicht werden. 1919 lief kein Neubau vom Stapel. Reparaturen und Umbauten bestimmten das Betriebsgeschehen. Von 1920 bis 1923 lieferte das Unternehmen mehrere Frachtdampfer für die jetzt zu Dänemark gehörende Reederei J. Petersen in Hadersleben (Nordschleswig) und verschiedene deutsche Schifffahrtsgesellschaften (Continental Reederei AG, Hamburg; Dampfschiffs-Reederei Horn AG, Lübeck; H.C. Horn, Flensburg) ab. Der Frachter PROGRESS für das Haderslebener Unternehmen Petersen war mit 5257 BRT und einer Länge von 117,60 m sowie einer Breite von 16,08 m das bis dahin größte in der Hansestadt gebaute Seeschiff. Wegen der positiven Geschäftsentwicklung wurden die betrieblichen Maßnahmen für eine Vergrößerung der Werftanlagen 1921 erneut aufgenommen, die 1924 mit der Fertigstellung der Kraftzentrale, einer neuen Schiffbauhalle und Glühofenanlage vollendet werden konnten. Durch die Beteiligung mehrerer Großaktionäre aus der Montan-Industrie und einiger Banken an dem Unternehmen konnte der Ausbau der Schiffbaueinrichtungen mit der Fertigstellung technisch anspruchsvoller Schiffe erfolgen. Von der Unternehmerfamilie war Willy Koch, ein Sohn des Werftgründers Henry Koch, als Vorstandsmitglied bis zum Unternehmensende hier tätig. Das traditionsreiche Lübecker Schiffbauunternehmen beschäftigte in diesem Zeitraum etwa 600 Mitarbeiter. In den Krisen-

zeiten des deutschen Schiffbaus ab Mitte der 1920er Jahre gelang es der Werft von Henry Koch nicht, den Schiffbaubetrieb auf Dauer zu konsolidieren und profitabel zu gestalten. Der lange Schrumpfungsprozess endete 1934 mit der Stilllegung und dem Konkurs der alteingesessenen Lübecker Seeschiffbaufirma.<sup>72</sup>

#### 5.5.6.2. Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft (LMG)

Diese Spezialfirma für Schwimmbagger, die seit 1873 existierte, sich aus der Maschinenfabrik Kollmann und Schetelig entwickelt hatte und 1911 vom Berliner Industrieunternehmen Orenstein & Koppel übernommen worden war, stellte nach dem Ersten Weltkrieg neben ihrer traditionellen Fertigung von Baggern und kleineren Fahrzeugen auch zwei Frachtdampfer für die Hamburger Schifffahrtsgesellschaft Johann M.K. Blumenthal und zwei Frachtdampfer für die in Flensburg beheimatete Reederei H.C. Horn her. 1923 betrug die Wasserfront 350 m mit einer Slipanlage sowie zwei kleineren und zwei größeren Helgen. Neben den Schiffbauhallen mit Schnürboden stand ein Turmdrehkran von 10 Tonnen Tragkraft für die Ausrüstung der Schiffe zur Verfügung. Die Maschinenfabrik stellte 1923 eine Dreifach-Expansions-Dampfmaschine mit 1000 PS her. Als Oberingenieur war hier seit 1917 Karl Zickerow tätig, der die Umstellung des Betriebes auf die Schiffbaufertigung einleitete. Über die Beschäftigtenzahl gibt es keine Informationen.<sup>73</sup>

#### 5.5.6.3. Flender

Die 1917 am Unterlauf der Trave als Brückenbau Flender AG, Zweigniederlassung Schiffs- und Dockbauwerft Siems bei Lübeck ins Leben gerufene Filiale des Benrather Mutterkonzerns entwickelte sich rasch zu einem bedeutenden Schiffbaubetrieb mit der Fertigung von Schwimmdocks und Hebepons als Schwerpunkt. 1926 wurde die Firma als Lübecker Flender-Werke AG eigenständig, nachdem die Hansestadt Lübeck das Unternehmen durch massive Subventionen vor dem Konkurs gerettet hatte. Das erste Seeschiff war der mit 338 BRT vermessene kleine Frachter ORANTES für die Reederei Kirchner & Co. in Hamburg, der 1920 vom Stapel lief. Bis 1921 entstand eine imposante Werftanlage mit einem Dockbauplatz sowie mit Helgen für Seeschiffe bis zu 15 000 Tonnen Tragfähigkeit und Querhelgen für große Schwimmdocks. Schiffbauhallen mit modernen Werkstatteinrichtungen und Werkzeugmaschinen, ein Ausrüstungskran mit 100 Tonnen Tragkraft, ein Werfthafen von 400 m Länge sowie ein Reparaturdock ergänzten die neuzeitlichen Werfteinrichtungen, die durch ein umfangreiches Schienennetz verbunden waren. Bedeutende Reedereien wie die Hapag und Deutsche Levante-Linie aus Hamburg und die Bremer DDG Hansa ließen hier Frachtdampfer bauen. Außerdem fertigte die Firma diverse Schwimmdocks und Pontons für deutsche und ausländische Auftraggeber an. Die Beschäftigung betrug 1921 bereits 2290 Mitarbeiter. Für die Angestellten und Arbeiter entstand in Siems eine eigene Werkssiedlung.<sup>74</sup>

#### 5.5.6.4. Travewerk

Dieser Schiffbaubetrieb mit dem offiziellen Namen »Travewerk der Gebrüder Goedhart Aktiengesellschaft Düsseldorf, Bagger-, Schiffs- und Maschinenbauanstalt in Siems bei Lübeck«, der 1919 von der Düsseldorfer Hafen- und Wasserbaufirma Gebrüder Goedhart am nördlichen Ufer der Untertrave gegründet wurde, existierte nur bis 1928. Es wurden die entsprechenden Schiffbaueinrichtungen mit einer Schiff- und Maschinenbauhalle, einem Kesselhaus, einer Längshelling für Schiffe bis zu 100 m Länge und einer Patentslipanlage für drei Schiffe mit bis zu 80 m Länge errichtet. Zwei Schwimmkrane mit einer Tragkraft von 60 und 50 Tonnen standen für

den Transport schwerer Lasten zur Verfügung. Neben Schuten, Baggerprähmen und Spülern wurde hier 1922 der Frachtdampfer CREMON mit 935 BRT für die Hamburger Reederei H.M. Gehrckens abgeliefert. Über die Mitarbeiterzahl der Lübecker Zweigniederlassung gibt es keine Informationen.<sup>75</sup>

## 5.6. Mecklenburg-Vorpommern

### 5.6.1. Neptunwerft in Rostock

Die am linken Ufer der Warnow im Westen der Hansestadt Rostock beheimatete Neptunwerft, die im Jahre 1850 durch den Schiffbaupionier Albrecht Tischbein gegründet wurde und mit dem 1851 erfolgten Bau des ersten eisernen in Deutschland gefertigten Seeschiffes, dem Schraubendampfer ERBGROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ, deutsche Schiffbaugeschichte schrieb, galt auch als der wichtigste Industriebetrieb in Mecklenburg-Vorpommern. Sie entwickelte sich bis 1914 zu einem der wichtigsten Schiffbauunternehmen in Deutschland, die im Ersten Weltkrieg neben Frachtdampfern für verschiedene deutsche Reedereien vor allem 34 Minensuchboote für die Kaiserliche Marine baute und 1918 auch noch am U-Bootbau beteiligt wurde. Wegen der schwierigen Bedingungen für den Schiffbau im Nachkriegsdeutschland und in Rostock setzte sich selbst der Arbeiter- und Angestelltenrat bei Neptun für die Wiederaufnahme der Produktion ein. Die Kommunisten nahmen im neugewählten Betriebsrat der Werft eine starke Position ein. Um die Rentabilität der Neptunwerft zu verbessern, die jedoch von 1918 bis 1922 Gewinne erwirtschaften konnte, wurden die neuen, aus Amerika kommenden Fertigungsmethoden mit Arbeits- und Zeitstudien für eine genaue Kostenermittlung der einzelnen Arbeitsvorgänge umgesetzt. Am 5. November 1923 gab der Betrieb wegen der rasant steigenden Inflation eigenes Notgeld heraus, um die etwa 1000 Mitarbeiter der Werft entlohnen zu können. Die vor oder im Kriege bestellten und anschließend fertig gestellten Handelsschiffneubauten mussten an die alliierten Mächte abgeliefert werden. Die Neptunwerft baute in der Folgezeit etliche Frachtdampfer, u.a. für die Hamburger Reedereien Rob. M. Sloman und Hapag sowie für Rostocker Schifffahrtsgesellschaften. Für die Ausrüstung und Reparaturen standen ein Scherenkran mit 80 Tonnen Tragkraft, ein Schwimmkran mit 40 Tonnen Tragkraft sowie ein Schwimmdock mit einer Tragfähig-

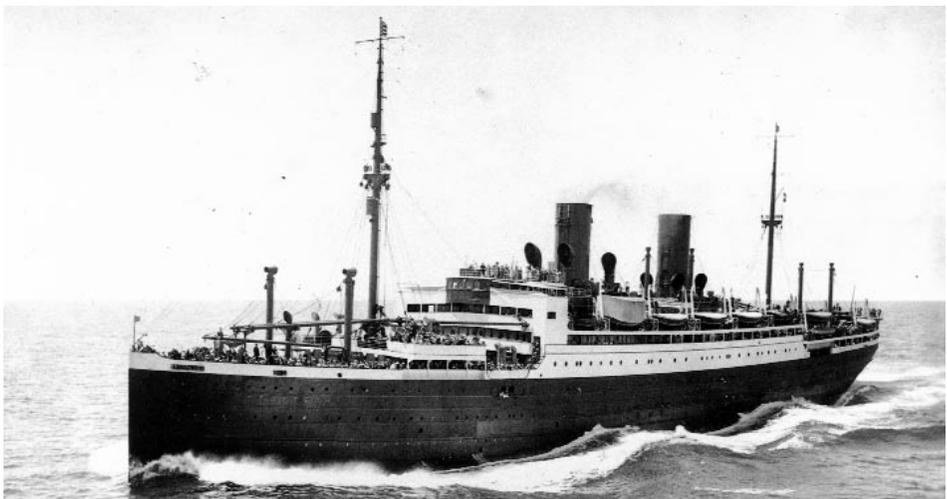


Abb. 17 Passagierschiff STUTTGART des ND, erbaut 1923 vom Stettiner Vulcan, 1930.

keit von 3000 Tonnen zur Verfügung. Vier Helgen für Schiffe bis 150 m Länge und zahlreiche Werkstätten für den Schiff- und Schiffsmaschinen bildeten den Grundstock der umfangreichen und modernen Firmenanlagen. Als langjähriger und erfolgreicher technischer Direktor fungierte Gerhard Barg bis 1923, der sich auch als Konstrukteur von Segelyachten hervortat.<sup>76</sup>

## 5.7. Stettin

### 5.7.1. Vulcan

Das einstmals führende deutsche Unternehmen im Handelsschiffbau großer Schnelldampfer für den NDL und die Hapag, die 1857 als »Stettiner Maschinenbau Actien-Gesellschaft Vulcan« gegründete Firma, hatte mit der Errichtung der Großschiffswerft in Hamburg, die 1909 den Betrieb aufnehmen konnte und mit dem Verlust der Hauptniederlassung, die sich seit 1911 in Hamburg befand, seine dominierende Stellung in Stettin-Bredow schon vor dem Ersten Weltkrieg verloren. Die Werftarbeiter des Stettiner Vulcan galten in der Revolutionszeit als besonders politisch motiviert und streikbereit. Es wurden in der Zeit von 1919 bis 1923 in erster Linie Passagierschiffe für den NDL, unter anderem die SIERRA NEVADA, MÜNCHEN, STUTTGART, aber auch Frachtschiffe für den NDL und für verschiedene andere deutsche Reedereien hergestellt. Die Beschäftigung betrug in diesen Jahren etwa 3000 Mitarbeiter. Es standen sieben Helgen, drei Schwimmdocks, eine Gießerei und Kesselschmiede sowie umfangreiche Werkstätten für den Maschinen- und Lokomotivbau zur Verfügung.<sup>77</sup>

### 5.7.2. Stettiner Oderwerke

Die 1903 etablierten Stettiner Oderwerke, die aus einer bereits 1837 gegründeten Eisengießerei hervorgegangen waren, hatten vor dem Ersten Weltkrieg ihre Werfteinrichtungen grundlegend modernisiert und konnten Seeschiffe bis zu einer maximalen Kapazität von etwa 5000 BRT anfertigen. Die Beschäftigtenzahl betrug 1200 Personen. Während der Kriegszeit stagnierte der Handelsschiffbau, da viele Mitarbeiter ihren Kriegsdienst leisten mussten. Das Unternehmen hielt sich mit Reparaturen sowie dem Bau von sechs Fischdampfern und drei Torpedorümpfen für die Kaiserliche Marine über Wasser. 1919 konnte wieder der erste Frachtdampfer E. RUSS für die Hamburger Reederei Ernst Russ vom Stapel laufen, dem bis 1923 etliche Neubauten folgen sollten. Auch Leonhardt & Blumberg aus Hamburg und Stettiner Schifffahrtsgesellschaften gehörten zu den Kunden der Oderwerke, die im Gegensatz zu ihren Stettiner Konkurrenzbetrieben (Vulcan, Ostsee-Werft und Nüscke) die schwere Werftenkrise von 1925 bis 1935 überlebten.<sup>78</sup>

### 5.7.3. Nüscke

Das traditionsreichste Schiffbauunternehmen in Stettin, dessen Wurzeln bis in die Mitte des 17. Jahrhunderts zurückreichen, stellte seinen Betrieb erst in den 1890er Jahren auf die längst etablierte Eisen- und Stahl Schiffbautechnologie um. Die Firma Nüscke & Co. Schiffswerft, Kesselschmiede und Maschinenbauanstalt, wie sie seit 1903 hieß, wurde mit neuzeitlichen Schiffbau-einrichtungen und Dockanlagen ausgestattet, so dass sie in der Lage war, Seeschiffe bis zu einer Größe von 2500 BRT mit einem Mitarbeiterstamm von 500 Personen herzustellen. Auch bei Nüscke kam es in der Nachkriegszeit zu Versorgungsengpässen und Materialknappheit. Von dem Schiffbauboom mit dem Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte und der Abarbeitung von Reparationsaufträgen von 1919 bis 1923 profitierte auch der Nüsckesche Schiffbaubetrieb, der kleine Frachtdampfer für deutsche und ausländische Reedereien fertigen konnte.<sup>79</sup>

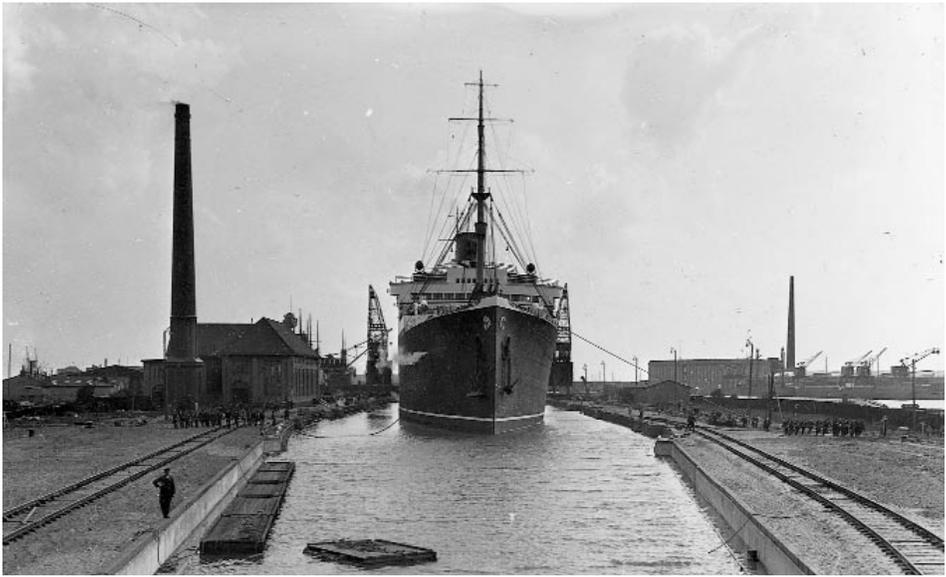


Abb. 18 Schnelldampfer COLUMBUS, erbaut bei Schichau in Danzig, im Kaiserdock II, 1931.

## 5.8. Schichau in Elbing und Danzig

Die später weltberühmte Firma Schichau, die neben dem Stettiner Vulcan und Blohm & Voss in Hamburg zu den arriviertesten deutschen Schiffbaubetrieben gehörte, etablierte sich 1837 in Elbing als Maschinenbauanstalt. Sie nahm hier 1854 den Eisenschiffbau auf und erwarb sich u.a. durch die Produktion von Lokomotiven, Schiffsmaschinen, Schwimmbaggern, Eisenbahnfähren, Spezialfahrzeugen und vor allem Torpedoboote einen guten Ruf. Während in Pillau bereits 1889 eine Dockanlage und Reparaturwerkstatt eingerichtet worden war, erfolgte von 1890 bis 1892 in Danzig der Bau einer modernen Werft für den Großschiffbau, auf der viele bekannte Kriegs-, Passagier- und Frachtschiffe entstanden. Bereits 1910/11 fiel auch die Entscheidung für die Entwicklung und Konstruktion von Dieselmotoren. 1913 wurde noch die einstige Mühlgrabenwerft in Riga erworben.

Während des Krieges wurden in Elbing ausschließlich Torpedoboote für die Kaiserliche Marine und die Antriebs- und Hilfsmaschinen für die in Danzig hergestellten Kreuzer und Linienschiffe angefertigt. Die schwierige politische Lage in Danzig nach dem Ersten Weltkrieg mit der Abtrennung des Freistaates Danzig vom Deutschen Reich durch den »Korridor« und die Blockade der Verkehrswege machte die Situation für die Schichau-Werke nicht leichter, weil sich die Hauptverwaltung und große Teile der Produktionsanlagen in Elbing, das zum Deutschen Reich gehörte, befanden. Kohlenknappheit und Materialmangel sowie der Wegfall der Marineaufträge mit der Umstellung auf die Friedenswirtschaft erschwerten die Bedingungen für die Wiederaufnahme des Handelsschiffbaus. Der Versailler Vertrag schrieb die Ablieferung und Abwrackung von Schiffen, Turbinen, Dieselmotoren, Kesseln und Werkzeugmaschinen vor.

Der Tod der über lange Zeit dominierenden Unternehmerpersönlichkeit Carl H. Ziese 1917 und die Übergabe der Firmenleitung an dessen Schwiegersohn, Carl F. Carlson, bedeuteten für Schichau eine Zäsur. Im Juli 1918 waren hier noch über 11 000 Arbeiter und Angestellte beschäftigt. Dazu kamen noch 2000 Kriegsgefangene. Auch weibliche Arbeitskräfte und ungelehrte Hilfskräfte mussten die zum Kriegsdienst eingezogenen Facharbeiter ersetzen, um die

Kriegsproduktion aufrechtzuerhalten. Von 1920 bis 1922 kam es zu Streikmaßnahmen, die politisch und wirtschaftlich motiviert waren. 1921 betrug die durchschnittliche Beschäftigtenzahl 8000 Personen. Bei dem Danziger Zweigbetrieb waren 1923 etwa 2200 Arbeiter tätig. Durch die Inflation stiegen die Löhne und Gehälter 1922 und 1923 in astronomische Höhen.

Von den beiden 1912 und 1913 vom NDL bestellten Doppelschrauben-Passagier- und Frachtdampfern war die COLUMBUS (I) bei Kriegsende zu 90 Prozent fertig gestellt und wurde als HOMERIC Anfang 1922 an die englische White Star Line als Reparationsleistung abgeliefert. Der ursprünglich als HINDENBURG in Auftrag gegebene Schnelldampfer, bei dem bereits im April 1914 der Kiel gestreckt worden war, wurde dann nach 1920 als COLUMBUS weitergebaut. Nach dem Stapellauf im Jahre 1922 wurde das 32 565 BRT große Schiff mit seiner markanten äußeren Erscheinung und einer herausragenden Innenarchitektur als Flaggschiff des NDL 1924 auf der Nordatlantikroute von Bremerhaven nach New York in Dienst gestellt. Sowohl in Elbing als auch in Danzig wurden in der Nachkriegszeit zahlreiche Frachtschiffe für deutsche und ausländische Schifffahrtsgesellschaften gebaut.<sup>80</sup>

## 5.9. Union-Gießerei in Königsberg

Die Union-Gießerei, die auf eine lange Tradition zurückblicken konnte und u.a. auch im Schiffbau tätig war, beschäftigte sich in erster Linie mit dem Maschinen- und Lokomotivbau. 1913 nahm die Union-Gießerei den Schiffbau und die Schiffsreparatur auf, weil die benachbarte Werft Gustav Fechter, für die sie jahrelang Schiffsmaschinen und Kesselanlagen geliefert hatte, ihren Werftbetrieb einstellen musste. Im Ersten Weltkrieg gehörten neben der Kaiserlichen Marine auch Behörden und Firmen, die hier Spezialfahrzeuge bestellten, zu den Auftraggebern. In den Jahren 1921 bis 1923 baute die Union-Gießerei einige kleinere Frachtdampfer für deutsche Reedereien und stellte Spezialfahrzeuge her. Ein Schwimmdock, eine Patentslipanlage sowie drei Ladebrücken am Pregel ergänzten die umfangreichen Werkstätten und Betriebseinrichtungen. Etwa 2000 Arbeiter und Angestellte fanden hier Beschäftigung.<sup>81</sup>

## 5.10. Lindenau in Memel

Der Schiffbauingenieur Paul Lindenau konnte 1919 in Memel auf dem ehemaligen Schiffbauareal der Schiffszimmergenossenschaft eine Werft für stählerne Seeschiffe und Spezialfahrzeuge eröffnen. Als erster Neubau lief am 13. Oktober 1922 der Frachtdampfer CATTARO mit 1424 BRT für die in Hamburg beheimatete Deutsche Levante-Linie AG, die zur Hapag gehörte, vom Stapel. Das Schiff, das mit einer Dreifach-Expansionsmaschine ausgestattet war, wurde am 4. Februar 1923 an die Reederei abgeliefert. Die Mitarbeiterzahl betrug etwa 300 Personen. Neben dem Niedergang des Schiffbaus spielte die unsichere politische Lage des Memellandes, das vom Deutschen Reich abgetrennt war und faktisch unter der Autonomie Litauens stand, eine Rolle für die Stagnation des jungen Unternehmens. 1923 konnte Lindenau nur noch etwa 100 Mitarbeiter beschäftigen, die sich mit Reparaturarbeiten und der Fertigung von Maschinenbauteilen, Gussteilen und Armaturen über Wasser hielten.<sup>82</sup>

## 6. Der deutsche Schiffbau (1923) – Schlussbetrachtung und Ausblick

Für den zu erwartenden Schiffbauboom nach dem Ersten Weltkrieg durch den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte und die Reparationsablieferungen kam es zu einer rasanten Erwei-

terung der Werftkapazitäten nach 1918, die im Vergleich zu 1914 um 50 Prozent angestiegen waren. Wegen der Aufrechterhaltung der Vollbeschäftigung in der Schiffbauindustrie und den Zulieferbetrieben in einer labilen politischen und wirtschaftlichen Lage nach dem Ersten Weltkrieg hatten das Reichsmarineamt, die Reichsregierung, die Reeder, die mit den Seeschiffswerften verbundene Schwerindustrie sowie die Schiffbauunternehmer, Arbeitnehmer und Gewerkschaften kein Interesse an einer Reduzierung der deutschen Seeschiffbauunternehmen. Auch kam es nicht zu den notwendigen Modernisierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen, wie sie z.B. die Schiffbautechnische Gesellschaft gefordert hatte.<sup>83</sup>

*Während der Demobilmachung wurden die Werften auch dann in Betrieb gehalten, wenn sie kaum etwas produzierten. Zu wichtig war es, eine größere Arbeitslosigkeit um jeden Preis (als auch um den Preis eines beschleunigten Inflationsprozesses) zu vermeiden. Damit erfüllte der Staat sowohl die Forderungen der Vertreter der Arbeiterschaft als auch der Unternehmen. Jedenfalls hatten die Werften keinen Anlaß, ihre Kapazitäten rasch nach unten anzupassen. Im Gegenteil: Der Wiederaufbau der Handelsflotte erfolgte weitgehend durch teure Neubauten auf deutschen Werften, anstatt viel günstiger Gebrauchtsschiffe zu erwerben. Aber auf einen Arbeitsplatz in der Werftindustrie kamen schätzungsweise noch drei weitere bei den Zulieferern. Es gab also nach wie vor gute politische Gründe, die Werften in Betrieb zu halten, ja einen weiteren Ausbau zu unterstützen.*<sup>84</sup>

Das Reichsmarineamt setzte sich für die Erhaltung der einstigen Kriegsschiffswerften Blohm & Voss, AG »Weser«, Schichau, Germaniawerft und Stettiner Vulcan ein, um das Know-how im U-Bootbau und den technischen Vorsprung im Marineschiffbau trotz der Demilitarisierung der deutschen Werftindustrie durch den Versailler Vertrag nicht zu verlieren. Ein getarntes Konstruktionsbüro für U-Boote wurde im niederländischen Den Haag durch die Germaniawerft, AG »Weser« und den Stettiner Vulcan in Absprache mit der Marineleitung gegründet. Auch gab es eine intensive Beratungstätigkeit deutscher Spezialisten für die Herstellung von U-Booten in Argentinien, Italien, Schweden, Finnland, Spanien, Türkei, der UdSSR und Japan.<sup>85</sup>

Die massiven Subventionen durch die Reichsregierung verstärkten nur noch den Schiffbauboom und verdeckten die Überkapazitäten und Strukturprobleme im deutschen Schiffbau, die nach der Abbremsung der Inflation Ende 1923 deutlich in Erscheinung traten. Die Werftkapazitäten mussten drastisch reduziert werden. Erhebliche Personalentlassungen waren die Folge, die wirtschaftliche und politische Turbulenzen nach sich zogen.<sup>86</sup>

*Die Sonderkonjunktur endete für die deutschen Werften damit, dass die Reichsbank nach der Währungsstabilisierung eine restriktive Kreditpolitik betrieb, um neue inflationäre Entwicklungen zu vermeiden. Die Verteuerung des Geldes ließ auch die deutschen Reeder vor weiteren Investitionen zurückschrecken. In der Folge verschlechterte sich das Investitionsklima und weder aus dem Ausland noch aus dem Inland kamen Signale eines konjunkturellen Aufschwungs. Für die Schiffbauindustrie war die häufig als relativ stabile Phase der Weimarer Republik bewertete Zeit zwischen dem Ende der Hyperinflation und dem Beginn der Weltwirtschaftskrise eine Zeit des Abschwungs. Seit Ende 1923, als das Wiederaufbauprogramm für die Reeder auslief, konnten ihre Fertigungskapazitäten immer weniger ausgelastet werden. Verschärfend wirkte sich der weltweite Überschuss an Handelsschiffstonnage aus, denn auch die ausländischen Werften hatten ihre Anlagen in den letzten Jahren ausgebaut. Einem Überangebot an Tonnage stand jetzt eine sinkende Nachfrage gegenüber.*<sup>87</sup>

Nach dem Auslaufen des Wiederaufbauprogramms für die deutschen Reedereien und nach dem Inflationsende durch die Einführung der Rentenmark als stabiles Währungsmittel kam es ab 1923/24 zu erheblichen Auftragseinbußen, die zu einem Abbau der nach dem Ersten Weltkrieg aufgeblähten Schiffbaukapazitäten führen mussten und die deutsche Schiffbauindustrie in eine tiefe Krise stürzten, die länger als ein Jahrzehnt andauern sollte. Die einsetzende Weltwirt-

schaftskrise ab Ende der 1920er Jahre beschleunigte diesen Umstrukturierungsprozess und führte im deutschen Seeschiffbau zu Rationalisierungsbestrebungen mit technischen Neuentwicklungen sowie zu Konzentrationserscheinungen (Deschimag, Howaldtswerke, Deutsche Werft und Reierstieg) und Betriebsschließungen (Deutsche Werke in Rüstringen, Eiderwerft, Tecklenborg, Stettiner Vulcan, Nüscke, Klawitter, Frerichs, Henry Koch) mit Massenentlassungen. Die Schiffbaukonjunktur besserte sich erst ab Mitte der 1930er Jahre, als es durch die Aufrüstung und Autarkiebestrebungen des nationalsozialistischen Deutschland mit dem ersten Flottenbauprogramm für die Kriegsmarine, dem Ausbau der Hochseefischerei und der Schaffung einer Walfangflotte wieder Aufträge für die deutschen Werften gab.<sup>88</sup>

#### Anmerkungen:

- 1 Herbert Heißner: Strukturwandlungen und Konjunkturschwankungen im Schiffbau und ihr Einfluß auf die finanzielle Entwicklung der deutschen Werftindustrie. Eine Untersuchung der letzten zwei Jahrzehnte (1913-1932) unter besonderer Berücksichtigung der Kapitalfehleitung. Kallmünz 1933.
- 2 Reinhart Schmelzkopf: Die deutsche Handelsschiffahrt 1919-1939. Bd. I: Chronik und Wertung der Ereignisse in Schiffahrt und Schiffbau. Oldenburg 1974.
- 3 Marc Fisser: Seeschiffbau an der Unterweser in der Weimarer Zeit. (= Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven, Bd. 10). Bremerhaven 1995.
- 4 Hartmut Rübner: Konzentration und Krise in der deutschen Schiffahrt. Maritime Wirtschaft und Politik im Kaiserreich, in der Weimarer Republik und im Nationalsozialismus. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 1). Bremen 2005.
- 5 Peter Kuckuk: Die A.G. »Weser«. Teil II: 1914 bis 1933. Vom Weltkrieg zur Weltwirtschaftskrise. (= Reihe Industriearchäologie). Bremen 1987; Peter Kuckuk, Hartmut Pophanken: Die A.G. »Weser« 1933 bis 1945. Handels- und Kriegsschiffbau im Dritten Reich. In: Bremer Großwerften im Dritten Reich. (= Beiträge zur Sozialgeschichte Bremens, Heft 15). Bremen 1993, S. 11-103.
- 6 Hartmut Roder: Der Bremer Vulkan. Schiffbau und Werftarbeit in Vegesack. Teil II: 1914-33. (= Reihe Industriearchäologie). Bremen 1987; Hartmut Roder: Der Bremer Vulkan im Dritten Reich (1933-1945). In: Bremer Großwerften im Dritten Reich (wie Anm. 5), S. 129-153.
- 7 Peter Kuckuk, Hartmut Roder (Hrsg.): Von der Dampfbarkasse zum Containerschiff. Werften und Schiffbau in Bremen und der Unterweserregion im 20. Jahrhundert. Bremen 1988.
- 8 Peter Kuckuk: Die Ostasienschnelldampfer SCHARNHORST, POTSDAM und GNEISENAU des Norddeutschen Lloyd. Ein Beitrag zur Schiffbau- und Schifffahrtsgeschichte des Dritten Reiches. Bremen 2005.
- 9 Götz Albert: Wettbewerbsfähigkeit und Krise der deutschen Werftindustrie 1945-1990. (= Europäische Hochschulschriften: Reihe 5, Volks- und Betriebswirtschaft; Bd. 2343). Frankfurt am Main 1998.
- 10 Heinz Haaker: Die »Schiffswerft von Henry Koch AG«. Ein Kapitel Lübecker Schiffbau- und Industriegeschichte. (= Schriften des DSM, Bd. 37). Hamburg 1994.
- 11 Joachim Stahl: Neptunwerft. Ein Rostocker Unternehmen im Wandel der Zeit. (= Schriften des Schifffahrtsmuseums der Hansestadt Rostock, Bd. 1). Rostock 1995.
- 12 Dirk J. Peters, Peter Neumann, Norbert Suxdorf: Die Nordseewerke 1903-2003. Emden 2003.
- 13 Christian Ostersehle: Von Howaldt zu HDW. 165 Jahre Entwicklung von einer Kieler Eisengießerei zum weltweit operierenden Schiffbau- und Technologiekonzern. Hamburg 2004.
- 14 Hans Jürgen Witthöft: Tradition und Fortschritt. 125 Jahre Blohm + Voss. Hamburg 2002.
- 15 Andreas Meyhoff: Blohm & Voss im »Dritten Reich«. Eine Hamburger Großwerft zwischen Geschäft und Politik. (= Hamburger Beiträge zur Sozial- und Zeitgeschichte, Bd. 38). Hamburg 2001.
- 16 Olaf Mertelsmann: Zwischen Krieg, Revolution und Inflation. Die Werft Blohm & Voss 1914-1923. (= Schriftenreihe zur Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, Bd. 11). München 2003.
- 17 Fred Ludolph: Sozial- und wirtschaftsgeschichtliche Aspekte zur Entwicklung der Werftindustrie in Bremen bis zum Ausbruch der Weltwirtschaftskrise am Beispiel der AG »Weser«. In: Beiträge zur Industrieforschung. Historische und aktuelle Aspekte. (= Schriftenreihe der Hochschule für Wirtschaft Bremen, Bd. 16). Bremen 1980, S. 1-171.
- 18 Dirk Hemje-Oltmanns: Materielle Bedingungen der Entwicklung des Verhältnisses von Sozialreform und Revolution in Deutschland (1880-1924) unter besonderer Berücksichtigung der Bremer Werftarbeiterbewegung. München 1983.
- 19 Dieter Pfliegensdörfer: Vom Handelszentrum zur Rüstungsschmiede. Wirtschaft, Staat und Arbeiterklasse in Bremen 1929 bis 1945. Bremen 1986.
- 20 Rudolf Herbig: Wirtschaft, Arbeit, Streik, Aussperrung an der Unterweser. Wolframs-Eschenbach 1979; Wilfried Kalk: 120 Jahre Metallarbeiterbewegung in Kiel. Die Geschichte der IG Metall-Verwaltungsstelle bis 1989. Kiel ca. 1989; Michael Joho: Die Geschichte der Metallarbeiterbewegung und ihrer Gewerkschaften in Flensburg. Hrsgg. von der Verwaltungsstelle Flensburg der Industriegewerkschaft Metall. Flensburg, Hamburg 1992.
- 21 Lutz Krützfeldt: Literaturbericht zur Geschichte des modernen deutschen Seeschiffbaus bis 1945. In: DSA 14, 1991, S. 157-198.

- 22 Walter Huth: Die Zukunft des deutschen Schiffbaues. In: Werft und Reederei 2, 1921, Heft 10, S. 279.
- 23 Schürer: Die deutschen Unterseeboote. In: Schiffbau XX, 1918/19, Nr. 14, S. 359-362.
- 24 Mertelsmann (wie Anm. 16), S. 44-49, 101 und 197.
- 25 Mertelsmann (wie Anm. 16), S. 96-102 und 196-198; Verband der Deutschen Schiffbauindustrie e.V. (Hrsg.): 100 Jahre Verbands- und Zeitgeschehen. Hamburg 1984, S. 14f. und 43.
- 26 Schwerindustrie und Schiffbau. In: Schiffbau XXI, 1919/20, Nr. 42, S. 11-52; Erich Grundt: Die Flender A.-G. für Eisen-, Brücken- und Schiffbau, Werk Lübeck. In: Schiffbau XXVI, 1925, S. 650-654; Heißner (wie Anm. 1), S. 14f. und 19; Hartmut Roder: Technischer Wandel im deutschen Schiffbau zwischen den Weltkriegen. In: Kuckuk/Roder (wie Anm. 7), S. 12-33, hier S. 14f.; Franz Xaver Ortlieb: Zur Werftenkonzentration in den Zwanziger Jahren. In: Kuckuk/Roder (wie Anm. 7), S. 50-70, hier S. 52; Wilhelm Chr. K. Stammer: Hamburgs Werften 1635-1991. Hamburg 1992, S. 60f., 73-75, 98 und 212f.; Wolfgang Günther, Eila Elzholz (Hrsg.): Nordenham. Die Geschichte einer Stadt. Oldenburg 1993, S. 509; Heinz Schröder, Rudolf Wulff, Gert Uwe Detlefsen: 200 Jahre Elbewerft Boizenburg. Boizenburg 1993, S. 26; Fisser (wie Anm. 3), S. 13; Heinz Haaker: Triton-Werke A.-G. und Trave-Schiffbaugesellschaft. Zwei Werftprojekte in Lübeck während des Ersten Weltkrieges. (= Schiffbau in Lübeck, II). In: Strandgut 32, 1993, S. 95-102; Heinz Haaker: Travewerk der Gebrüder Goedhart Aktien-Gesellschaft Düsseldorf, Bagger-, Schiffs- und Maschinenbauanstalt Siems bei Lübeck. (= Schiffbau in Lübeck, III). In: Strandgut 34, 1994, S. 85-92; Heinz Haaker: Werftprojekte in Lübeck am Anfang des 20. Jahrhunderts. In: DSA 17, 1994, S. 321-343, hier S. 334-338; Heinz Haaker: Die Flender Werft AG, Lübeck. (= Schiffbau in Lübeck, IV). In: Strandgut 38, 1996, S. 91-114, hier S. 91-94; Heinz Haaker: Werftprojekte in Lübeck im frühen 20. Jahrhundert. In: Schiff & Zeit 45, 1997, S. 6-10, und Nr. 46, 1997, S. 6-10, hier S. 8-10; Albert (wie Anm. 9), S. 62; Mertelsmann (wie Anm. 16), S. 100; Ostersehle (wie Anm. 13), S. 444f.; Heinz Haaker: Ein 125jähriges Jubiläum wird es nicht mehr geben. 120 Jahre Eisen- und Stahl-schiffbau in Lübeck. Ein Überblick. (= Schriftenreihe Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft Ostsee e.V., Heft 27). Rostock 2005, S. 22 und 31f.; Rübner (wie Anm. 4), S. 89f.
- 27 Heißner (wie Anm. 1), S. 22-24; Hermann J. Held: 100 Jahre Howaldt. Kiel 1938, S. 126-139; Georg Bessel, August Westermann: 150 Jahre Schiffbau in Vegesack. Hrsgg. vom Bremer Vulkan Schiffbau und Maschinenfabrik Bremen-Vegesack. Bremen 1955, S. 111; Günther Leckebusch: Die Beziehungen der deutschen Seeschiffswerften zur Eisenindustrie an der Ruhr in der Zeit von 1850 bis 1930. (= Schriften zur rheinisch-westfälischen Wirtschaftsgeschichte, Neue Folge, Bd. 8). Köln 1963, S. 84-88; 100 Jahre Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft. Eine Dokumentation. Darmstadt 1972, S. 16; Herbert Karting: Bark, Schoner, Galeass. Die Motorsegler der Krupp-Germaniawerft. Rendsburg 1987, S. 8; Günther Diercks, Reinhold Thiel: J. Frerichs & Co. Frerichswerft Flethe/Rönnebeck – Osterholz-Scharmbeck – Einswarden. Bremen 2001, S. 93-98; Meyhoff (wie Anm. 15), S. 39; Mertelsmann (wie Anm. 16), S. 100; Peters/Neumann/Suxdorf (wie Anm. 12), S. 34-38; Christian Ostersehle: Die Norddeutsche Schiffbau AG (NSAG) in Gaarden bei Kiel (1865-1879). In: Mitteilungen des Canal-Vereins 22, 2002, S. 7-146, hier S. 123-125; Ostersehle (wie Anm. 13), S. 129-136 und 271f.; Rübner (wie Anm. 4), S. 90f. und 93f.
- 28 Heißner (wie Anm. 1), S. 16f.; Fisser (wie Anm. 3), S. 13; Mertelsmann (wie Anm. 16), S. 126-134.
- 29 Artur Bode: Der Wert des Reedereischädigungsgesetzes für den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte. In: Werft und Reederei 2, 1921, Heft 11, S. 341f.; Heißner (wie Anm. 1), S. 36; Wolfran Claviez: 50 Jahre Deutsche Werft 1918-1968. Hamburg 1968, S. 32; Ortlieb (wie Anm. 26), S. 53; Fisser (wie Anm. 3), S. 13f. und 17; Albert (wie Anm. 9), S. 62; Mertelsmann (wie Anm. 16), S. 152-155 und 191-193; Rübner (wie Anm. 4), S. 102-104.
- 30 Ludolph (wie Anm. 17), S. 124f.; Kalk (wie Anm. 20), S. 89; Joho (wie Anm. 20), S. 271-276; Hans Gillmann, Wolfgang Kunoth, Hans-Hermann Precht: Im Zeichen des Propellers 1902-1945. Hrsgg. durch die Kollegengruppe »Ehemalige Atlas-Werke«. Bremen 1992, S. 8f.; Fisser (wie Anm. 3), S. 17; Witthöft (wie Anm. 14), S. 144-148; Peters/Neumann/Suxdorf (wie Anm. 12), S. 52-56; Mertelsmann (wie Anm. 16), S. 123-126, 143-148, 151f. und 163; Ostersehle (wie Anm. 13), S. 254-260, 269 und 304.
- 31 Die Lohnbewegung auf den Werften. In: Schiffbau XX, 1918/19, Nr. 3, S. 113; H.G. Schmalz: Revolutionslöhne. In: Schiffbau XX, 1918/19, S. 308; Werftangestelltenlöhne. In: Schiffbau XX, 1918/19, S. 441; Die Arbeitszeit auf den deutschen Werften. In: Schiffbau XXI, 1919/20, Nr. 38, S. 1048-1051; Schmelzkopf (wie Anm. 2), S. 25-27; Herbig (wie Anm. 20), S. 247f. und 280f.; Kalk (wie Anm. 20), S. 86-95; Joho (wie Anm. 20), S. 276-285; Stahl (wie Anm. 11), S. 132f.; Fisser (wie Anm. 3), S. 17 und 21; Mertelsmann (wie Anm. 16), S. 125, 135-137 und 155-170; Peters/Neumann/Suxdorf (wie Anm. 12), S. 56; Ostersehle (wie Anm. 13), S. 303-308.
- 32 Kohleferien auf den Werften. In: Schiffbau XXI, 1918/19, Nr. 13, S. 433f.; Belieferung deutscher Werften mit Schiffsbaustahl. In: Schiffbau XXI, 1919/20, Nr. 33, S. 913; Held (wie Anm. 27), S. 165; Schmelzkopf (wie Anm. 2), S. 28; Fisser (wie Anm. 3), S. 21; Albert (wie Anm. 9), S. 63; Witthöft (wie Anm. 14), S. 147; Mertelsmann (wie Anm. 16), S. 148-151 und 186-188; Ostersehle (wie Anm. 13), S. 269f.
- 33 Mertelsmann (wie Anm. 16), S. 162f.
- 34 Gillmann/Kunoth/Precht (wie Anm. 30), S. 9.
- 35 Tjard Schwarz: Die Umstellung der Werftbetriebe für den Wiederaufbau der Handelsflotte. In: Werft und Reederei 2, 1921, Heft 21, S. 659.
- 36 Vgl. ebd., S. 659f.; W. Loof: Neuzeitliche deutsche Werftmaschinen und Bearbeitungsanlagen für den Kriegs- und Handelsschiffbau. In: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft 19, 1918, S. 222-276, hier S. 222-225; Walter Laas: Der Weltschiffbau und seine Verschleibungen durch den Krieg. In: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft 21, 1920, S. 125-174, hier S. 148f.; E. Foerster: Wirtschaftliche Konstruktionsfragen im künftigen Schiffbau.

- In: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft 21, 1920, S. 181-217, hier S. 181-184; Roder (wie Anm. 26), S. 16; Rübner (wie Anm. 4), S. 90.
- 37 Das Schicksal der deutschen Handelsflotte. In: Jahrbuch 1918/1919 des Norddeutschen Lloyd. Bremen 1919, S. 27-92, hier S. 33-36, 54-56 und 74f.; Schmelzkopf (wie Anm. 2), S. 15 und 20-23; Fisser (wie Anm. 3), S. 15f.; Mertelsmann (wie Anm. 16), S. 173; Rübner (wie Anm. 4), S. 68-71.
- 38 Das Schicksal der deutschen Handelsflotte (wie Anm. 37), S. 76-79; Heißner (wie Anm. 1), S. 35; Schmelzkopf (wie Anm. 2), S. 16-23; Haaker (wie Anm. 10), S. 60f.; Ellen Mosebach-Tegtmeier, Detlef Weide: 125 Jahre Wilhelmshaven. Stationen der Stadtgeschichte (1869-1994). Wilhelmshaven 1994, S. 27-29; Fisser (wie Anm. 3), S. 18f.; Stahl (wie Anm. 11), S. 128f.; Albert (wie Anm. 9), S. 61f.; Mertelsmann (wie Anm. 16), S. 173-176; Ostersehle (wie Anm. 13), S. 268; Rübner (wie Anm. 4), S. 71-73; Peter Doepgen: Die Washingtoner Konferenz, das Deutsche Reich und die Reichsmarine. Deutsche Marinepolitik 1921 bis 1935. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 2). Bremen 2005, S. 17 und 25-40.
- 39 Schmelzkopf (wie Anm. 2), S. 18 und 22; Haaker (wie Anm. 10), S. 61; Fisser (wie Anm. 3), S. 19; Mertelsmann (wie Anm. 16), S. 153 und 174; Ostersehle (wie Anm. 13), 268; Rübner (wie Anm. 4), S. 104.
- 40 Schmelzkopf (wie Anm. 2), S. 21.
- 41 Walter Huth: Die deutschen Marinewerkstätten einst und jetzt. In: Werft und Reederei 2, 1921, S. 181f.; Otto K.W. Neuerburg: Menschenwerk im Mahlstrom der Macht. Die hundertjährige Geschichte der Kaiserlichen Werft Kiel und der Deutsche Werke Kiel A.G. Kiel, Berlin 1955, S. 203f.; Waldemar Reinhardt: Wilhelmshaven. Vom preußischen Marinehafen zum deutschen Tiefwasserhafen. Wilhelmshaven 1977, S. 12f.; Andreas Daniel: Industriehafen statt Reichskriegshafen. Wilhelmshavens wirtschaftliche Entwicklung 1918-1939. In: Oldenburger Jahrbuch 88, 1988, S. 43-56, hier S. 45-50; Holger Dreyer: Die Marinewerft in Wilhelmshaven von 1919 bis 1939. Magisterarbeit Universität Hannover 1990, S. 48-63; Eberhard Rössler: Die deutschen Uboote und ihre Werften. Koblenz 1990, S. 229f.; Rübner (wie Anm. 4), S. 111; Hartmut Büsing, Herrmann Linkohr, Ernst E. Neumann, Bernhard Rohde, Otto Schütze: Der Deutsche Metallarbeiter-Verband und die Werft in Rüstringen und Wilhelmshaven zwischen 1918 und 1933. (= Historischer Arbeitskreis des DGB Wilhelmshaven, Bd. 6). Wilhelmshaven 1991, S. 16-23; Mosebach-Tegtmeier/Weide (wie Anm. 38), S. 30-32; Gerhard Koop, Erich MUltize: Die Marine in Wilhelmshaven. Eine Bildchronik zur deutschen Marinegeschichte von 1853 bis heute. Bonn <sup>2</sup>1997, S. 72f.; Hergen Manns: Das Scheitern der Weimarer Republik und die nationalsozialistische Machtübernahme in Wilhelmshaven-Rüstringen. Zwei Städte im Schatten der Reichsmarine. (= Oldenburger Studien, Bd. 42). Oldenburg 1998, S. 41-44 und 46-48; Reinhart Schmelzkopf: Schiffbau in Wilhelmshaven. In: Strandgut 47, 2000, S. 107-130, hier S. 107-111; Cai Boie: Von der Hansekogge zum Containerschiff. 500 Jahre Schiffbau in Deutschland. 2 Bde. Hamburg 2001, S. 180f. und 500f.
- 42 Huth (wie Anm. 41), S. 181; Die Umstellung der früheren Kaiserlichen Werft Kiel. In: Schiffbau XXIII, 1921/22, Nr. 2, S. 68f.; Kiehne: Die Schiffbauplätze und Kaianlagen der Werft Kiel der Deutsche Werke Kiel Aktiengesellschaft. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 11, 1928/29, S. 39-46; ausführlich hierzu: Neuerburg (wie Anm. 41), S. 203-246; Karl Radunz: Kieler Werften im Wandel der Zeiten. In: Mitteilungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte, Heft 1/2, 1957, S. 171-186, hier S. 180; Hans-Joachim Schaefer: Marinearsenal Kiel. Manuskript von 1972; Kalk (wie Anm. 20), S. 89 und 92f.; Rössler (wie Anm. 41), S. 22; Peter Wulf: Die Stadt auf der Suche nach ihrer neuen Bestimmung (1918 bis 1933). In: Jürgen Jensen, Peter Wulf (Hrsg.): Geschichte der Stadt Kiel. Neumünster 1991, S. 303-358, hier S. 330f.; Boie (wie Anm. 41), S. 178f.; Ostersehle (wie Anm. 13), S. 304.
- 43 Huth (wie Anm. 41), S. 181; Rüdiger Ruhnu: Die Danziger Werft in fremder Hand. In: Strandgut 7, 1984, S. 125-132, hier S. 125-129; Rössler (wie Anm. 41), S. 166; Günter Stavorus: Die Geschichte der Königlichen/Kaiserlichen Werft Danzig 1844-1918. (= Veröffentlichungen aus den Archiven Preußischer Kulturbesitz, Bd. 27). Köln, Wien 1990, S. 262-265; Boie (wie Anm. 41), S. 402 und 404.
- 44 Bode (wie Anm. 29); Zur Krisis in der deutschen Werftindustrie. In: Schiffbau XXII, 1920/21, Nr. 48, S. 1257f.; Heißner (wie Anm. 1), S. 35-39; Schmelzkopf (wie Anm. 2), S. 23-25 und 42-46; Haaker (wie Anm. 10), S. 61; Fisser (wie Anm. 3), S. 23-27; Albert (wie Anm. 9), S. 62f.; Mertelsmann (wie Anm. 16), S. 190-199; Ostersehle (wie Anm. 13), S. 268f.; Rübner (wie Anm. 4), S. 103-115 und 446f.
- 45 Heißner (wie Anm. 1), S. 21.
- 46 Herbig (wie Anm. 20), S. 92, 278-285 und 412-415; Fisser (wie Anm. 3), S. 52-56.
- 47 Herbig (wie Anm. 20), S. 92; Fisser (wie Anm. 3), S. 62-67 und 120-125.
- 48 Otto Höver: Das Werk Seebeck der Deschimag 1876-1943, Bremerhaven 1943 (unveröffentlichtes Manuskript), S. 53-57; Herbig (wie Anm. 20), S. 92; Peter Kuckuk, Hartmut Roder, Günter Scharf: Spanten und Sektionen. Werften und Schiffbau in Bremen und der Unterweserregion im 20. Jahrhundert. Bremen 1986, S. 79; Fisser (wie Anm. 3), S. 86f. und 120-126.
- 49 Herbig (wie Anm. 20), S. 92; Fisser (wie Anm. 3), S. 95f. und 120-126.
- 50 Herbig (wie Anm. 20), S. 92; Fisser (wie Anm. 3), S. 100-104 und 120-126.
- 51 Herbig (wie Anm. 20), S. 92; Fisser (wie Anm. 3), S. 110-112; Siegfried Stegmann: Die Lloyd-Werft. Von der Werkstatt zum großen Reparaturbetrieb. Langen 2000, S. 63-65.
- 52 Diercks/Thiel (wie Anm. 27), S. 91-99 und 148-150.
- 53 Otto Höver: Geschichte der Actien-Gesellschaft »Weser«. Schiffswerft und Maschinenbauanstalt in Bremen.

- Bremen 1943 (unveröffentlichtes Manuskript), S. 53-56; 8. November 1968. 125 Jahre A.G. »Weser« 1843-1968. Bremen 1968, S. 63f. und 128f.; Ludolph (wie Anm. 17), S. 124-128; Hemje-Oltmanns (wie Anm. 18), S. 210-220; Kuckuk/Roder/Scharf (wie Anm. 48), S. 34 und 107-109; Kuckuk: Die A.G. »Weser« (wie Anm. 5), S. 7f. und 41f.; Jürgen Fleischer: Schiffbau in Bremen 1945 bis 1983. Mannheim 2002, S. 43f.; Reinhart Schmelzkopf: »Use Akschen«. Die Geschichte der A.G. Weser in Bremen. In: Strandgut 59, 2005, S. 15-70, hier S. 20-22 und 50f.
- 54 Bessell/Westermann (wie Anm. 27), S. 105-112; Kuckuk/Roder/Scharf (wie Anm. 48), S. 52; Roder: Der Bremer Vulkan. Schiffbau und Werftarbeit in Vegesack (wie Anm. 6), S. 7f. und 41-43; Wolfgang Kiesel: Bremer Vulkan. Aufstieg und Fall. 200 Jahre Werftgeschichte. Bremen 1997, S. 36-41; Helmut Behling, Reinhold Thiel: Bremer Vulkan. Ende einer Ära. Bremen 1997, S. 8f.; Eike Lehmann: 100 Jahre Schiffbautechnische Gesellschaft. Biografien zur Geschichte des Schiffbaus. Berlin 1999, S. 303f.
- 55 Hans-Hermann Precht: Atlas-Werke 1945-1965. (= Reihe Industriearchäologie). Bremen 1987, S. 3; Gillmann/Kunoth/Precht (wie Anm. 30), S. 3-11; Boie (wie Anm. 41), S. 47-49; Fleischer (wie Anm. 53), S. 64-67.
- 56 Peters/Neumann/Suxdorf (wie Anm. 12), S. 45, 56-60 und 159f.; Hans Jürgen Witthöft: 100 Jahre Nordseewerke. (= Edition Schiff & Hafen, Bd. 6). Hamburg 2004, S. 26-29.
- 57 Rolf Eilers, Klaus-Peter Kiedel: Meyer Werft. Sechs Generationen Schiffbau in Papenburg 1795-1988. Hrsg. Meyer Werft. Papenburg 1988, S. 84-97, 252, 277 und 280f.; Klaus-Peter Kiedel: Das Schiffbauprogramm der Meyer Werft in Papenburg. Ein Rückblick anlässlich des 200jährigen Firmenjubiläums. In: Jahrbuch des Emsländischen Heimatbundes 41, 1995, S. 9-23, hier S. 15-19; Klaus-Peter Kiedel, Claus Veltmann: 350 Jahre Schiffbau in Papenburg. 200 Jahre Meyer Werft. Papenburg 1995, S. 21-31 und 35; Lehmann (wie Anm. 54), S. 295; Boie (wie Anm. 41), S. 517f. und 524; Hans Jürgen Witthöft: Meyer Werft. Innovativer Schiffbau aus Papenburg. Hamburg 2005, S. 65-70.
- 58 Susanne Wiborg: Walther Blohm. Schiffe und Flugzeuge aus Hamburg. Hamburg 1993, S. 33-46; Witthöft (wie Anm. 14), S. 139 und 144-163; Meyhoff (wie Anm. 15), S. 30-35 und 528; ausführlich hierzu: Mertelsmann (wie Anm. 16), S. 155-190 und 199-225.
- 59 E. Foerster: Die Hamburger Schiffbau-Industrie. In: Werft und Reederei 1, 1920, Heft 18, S. 389-393, hier S. 390f.; W. Schmidt: Der Post-, Fahrgast- und Frachtdampfer SCHLESWIG-HOLSTEIN von der Schiffswerft und Maschinenfabrik, vormals Janssen und Schmilinsky AG, Hamburg, für die Ozean-Reederei, Flensburg. In: Zeitschrift des Vereines Deutscher Ingenieure 67, 1923, Nr. 13, S. 323f.; Howaldtswerke Hamburg A.-G. 50 Jahre Werks Geschichte. Hrsg. Howaldtswerke. Hamburg 1967, S. 33-41; Armin Wulle: Der Stettiner Vulcan. Ein Kapitel deutscher Schiffbaugeschichte. Herford 1989, S. 95-101, 126-128 und 206-209; Boie (wie Anm. 41), S. 948 und 954; Ostersehle (wie Anm. 13), S. 287-290.
- 60 Foerster (wie Anm. 59), S. 392; Howaldtswerke Hamburg A.-G. (wie Anm. 59), S. 11-13; Harald Kunick: Schiffswerft Janssen & Schmilinsky Hamburg-Steinwärder. In: Strandgut 10, 1985, S. 113-130; Stammer (wie Anm. 26), S. 118; Boie (wie Anm. 41), S. 380 und 387f.; Ostersehle (wie Anm. 13), S. 284.
- 61 Foerster (wie Anm. 59), S. 391; Walter Kresse: Aus der Vergangenheit der Reihertstiegwerft. Hamburg ca. 1961, S. 68, 75f., 78-82 und 96; Stammer (wie Anm. 26), S. 189; Boie (wie Anm. 41), S. 669 und 675f.
- 62 Foerster: (wie Anm. 59), S. 391f.; Hildegard von Marchtaler: Hundert Jahre Stülcken-Werft 1840-1939. Hamburg 1940, S. 114-119, 216-222 und 257-261; Ernst Hieke: H.C. Stülcken Sohn. Ein deutsches Werftschicksal. (= Veröffentlichungen der Wirtschaftsgeschichtlichen Forschungsstelle e.V., Bd. 14). Hamburg 1955, S. 101-105 und 119; Stammer (wie Anm. 26), S. 223f.; Boie (wie Anm. 41), S. 868 und 874; Hartmut Bickelmann: Johann Tönjes Cordes. In: Bremerhavener Persönlichkeiten aus vier Jahrhunderten. Ein biographisches Lexikon. (= Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven, Bd. 16). Bremerhaven 2003, S. 66.
- 63 Foerster (wie Anm. 59), S. 391; William Scholz: Die Deutsche Werft. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 3, 1920, S. 129-143; Eisenecker: Die Entwicklung der Deutschen Werft 1918 bis 1921. In: Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure 67, 1923, Nr. 13, S. 298-304; Deutsche Werft Hamburg 1918-1928. Hamburg 1928; Claviez (wie Anm. 29), S. 9-46, 51-53 u. 90; Stammer (wie Anm. 26), S. 60f.; Hermann Hipp: Wohnstadt Hamburg. Mietshäuser zwischen Inflation und Weltwirtschaftskrise. (= Hamburg-Inventar. Themen-Reihe, Bd. 1). Hamburg 1982, S. 22-24; Ralf Lange: Architekturführer Hamburg. Stuttgart 1995, S. 235 und 266; Lehmann (wie Anm. 54), S. 446-448, hier S. 446; Dirk J. Peters: Kabelrananlage der Deutschen Werft in Hamburg-Finkenwerder. In: Archiv der deutschen Schifffahrt. Braunschweig 2000; Boie (wie Anm. 41), S. 169-171; Ostersehle (wie Anm. 13), S. 208; Reinhart Schmelzkopf: Die Deutsche Werft AG in Hamburg. In: Strandgut 57, 2004, S. 21-56, hier S. 21-25, 30 u. 40f.
- 64 Peter Tamm: 50 Jahre Norderwerft Köser u. Meyer. Hamburg 1956, S. 9-11; Karl-Heinz Handke: Die Tönninger Eisenschiffswerft. In: Mitteilungsblatt der Gesellschaft für Tönninger Stadtgeschichte e.V., Heft 6, 1987, S. 12-77, hier S. 65-72; Stammer (wie Anm. 26), S. 74f. und 163f.; Heinz Schröder, Rudolf Wulff, Gert Uwe Detlefsen: 200 Jahre Elbewerft Boizenburg. Die Jubiläums-Chronik. Boizenburg 1993, S. 26-29; Boie (wie Anm. 41), S. 198, 201 und 204; Dirk J. Peters: Ulrichs, Hermann Friedrich. In: Bremerhavener Persönlichkeiten aus vier Jahrhunderten. Ein biographisches Lexikon. (= Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven, Bd. 16). Bremerhaven 2003, S. 356f., hier S. 357.
- 65 Stammer (wie Anm. 26), S. 98; Boie (wie Anm. 41), S. 201.
- 66 Peter Danker-Carstensen: Die Werften an der Krückau. Über 200 Jahre Schiffbau in Elmshorn. In: Beiträge zur Elmshorner Geschichte 3, Elmshorn 1989, S. 147-173, hier S. 157-160; Peter Danker-Carstensen: Die Werften an der Krückau. Schiffbauhandwerk und Schiffbauindustrie. In: DSA 13, 1990, S. 201-226, hier S. 208 und 210; Boie (wie Anm. 41), S. 430 und 437.

- 67 Wolfgang Martin: Fünf Namen – eine Werft. Schiffbau in Tönning. In: Strandgut 3, 1983, S. 115-132; Gert Uwe Detlefsen, Wolfgang Martin: Tönning. Fünf Namen – eine Werft. Ein Kapitel Schiffbaugeschichte. Bad Segeberg und Hamburg 1985; Karl-Heinz Handke: Die Tönninger Eisenschiffswerft. In: Mitteilungsblatt der Gesellschaft für Tönninger Stadtgeschichte, Heft 6, 1987, S. 12-77; Schröder/Wulff/Detlefsen (wie Anm. 64); Boie (wie Anm. 41), S. 198 und 204.
- 68 100 Jahre Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (wie Anm. 27); Gert Uwe Detlefsen: Flensburger Schiffbau-Gesellschaft 1872-1982. 110 Jahre Schiffbau in Flensburg. Hamburg 1982, S. 23-29 und 53; Joho (wie Anm. 20), S. 310-346; Im Schiffbau die Nase vorn. 125 Jahre FSG. In: Hansa 134, 1997, Nr. 9, S. 28-46, hier S. 32; Boie (wie Anm. 41), S. 236 und 241; Christine Keitsch: Vom Nieter zum Schweißer – vom Konstrukteur zum Schiffsdesigner. 130 Jahre Arbeit auf der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft. Flensburg 2002, S. 11f. – Vgl. ferner den Beitrag von Christine Keitsch: »Krise und Konjunktur. Die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft von der Weltwirtschaftskrise bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges« in dieser Ausgabe des DSA, S. 135-196.
- 69 50 Jahre Werft Nobiskrug. In: Hansa 92, 1955, S. 1170-1173; 75 Jahre Nobiskrug. In: Hansa 117, 1980, Nr. 10, S. 747-760, hier S. 747f.; Reinhart Schmelzkopf: Schiffbau in Rendsburg. In: Strandgut 17, 1988, S. 135-158, hier S. 136; Boie (wie Anm. 41), S. 561-563; 100 Jahre Werft Nobiskrug. In: Hansa 142, 2005, Nr. 6, S. 53-66, hier S. 54.
- 70 Das Trockendock der Fried. Krupp Germaniawerft Aktiengesellschaft, Kiel. In: Schiffbau XXVII, 1925, S. 663-665; Wilhelm Berdrow: Die geschichtliche Entwicklung der Fried. Krupp Germaniawerft Aktiengesellschaft Kiel-Gaarden. Berlin 1942, S. 15-18; Reinhart Schmelzkopf: Die Krupp-Germaniawerft und ihre Vorläufer. In: Strandgut 16, 1987, S. 123-150, hier S. 125f.; Karting (wie Anm. 27), S. 5-37, 235 und 246-261; Kalk (wie Anm. 20), S. 86-96; Lehmann (wie Anm. 54), S. 124; Boie (wie Anm. 41), S. 260 und 263f.; Ostersehle: Die Norddeutsche Schiffbau AG (wie Anm. 27), S. 125f.; Ostersehle (wie Anm. 13), S. 304.
- 71 Held (wie Anm. 27), S. 165-172; Boie (wie Anm. 41), S. 352f.; ausführlich hierzu: Ostersehle (wie Anm. 13), S. 269-272, 291-296, 299f., 302-311, 313f. und 556f.
- 72 Ausführlich hierzu: Haaker (wie Anm. 10), S. 60-74, 106 und 174-177; Lehmann (wie Anm. 54), S. 230f.; Boie (wie Anm. 41), S. 423; Haaker: Ein 125jähriges Jubiläum wird es nicht mehr geben (wie Anm. 26), S. 14.
- 73 Das Werk Lübeck der Orenstein-Koppel und Lübecker Maschinenbau Aktiengesellschaft. Lübeck 1965, S. 8-26; Haaker (wie Anm. 10), S. 73f.; Boie (wie Anm. 41), S. 618; Reinhart Schmelzkopf: Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft und ihre Nachfolger (1873-2000). In: Strandgut 53, 2003, S. 69-110, hier S. 73f. und 96; Haaker: Ein 125jähriges Jubiläum wird es nicht mehr geben (wie Anm. 26), S. 18.
- 74 Grundt (wie Anm. 26); Haaker: Die Flender Werft AG, Lübeck (wie Anm. 26), S. 91-94 und 101f.; Boie (wie Anm. 41), S. 229f.; Wolfgang Muth: Arbeit und Arbeiter bei Flender. Hrsg. IG Metall Lübeck. Wismar, Lübeck 2004, S. 4-27; Haaker: Ein 125jähriges Jubiläum wird es nicht mehr geben (wie Anm. 26), S. 22f.
- 75 Haaker: Travewerk (wie Anm. 26); Boie (wie Anm. 41), S. 900f.
- 76 Stahl (wie Anm. 11), S. 18-23, 108-111 und 123-138; Lehmann (wie Anm. 54), S. 17f. und 501f.; Boie (wie Anm. 41), S. 544 und 549.
- 77 Wulle (wie Anm. 59), S. 10, 94-100, und 123-127; Boie (wie Anm. 41), S. 948 und 954.
- 78 Karl Heinz Drewelow: Stettiner Oderwerke. Aktiengesellschaft für Schiff- und Maschinenbau. In: Strandgut 13, 1986, S. 71-77; Boie (wie Anm. 41), S. 598 und 604.
- 79 Gottfried Loeck: Nüscke – die Geschichte einer Werft. In: Strandgut 14, 1987, S. 127-148, hier S. 132-134; Boie (wie Anm. 41), S. 581 und 584f.
- 80 Bihl (wie Anm. 30), S. 84-116; Rüdiger Ruhnau: Der Schiffbau in Danzig und die Entwicklung der Werft-Industrie. (= Danziger Berichte, Heft 3). Stuttgart 1983, S. 86-92; Dirk J. Peters: Unternehmen mit reicher Schiffbau-erfahrung. Schichau Unterweser AG (SUAG) – 1837 in Elbing gegründet. In: Niederdeutsches Heimatblatt, Nr. 419, 1984; Rüdiger Ruhnau: Unter dem Hammerkran. Kleine Geschichte der Danziger Schichau-Werft. In: Strandgut 9, 1985, S. 87-110, hier S. 88 und 92; 150 Jahre Schichau Unterweser Aktiengesellschaft Bremerhaven. Bremerhaven 1987, S. 11-18; Reinhart Schmelzkopf: Ferdinand Schichau in Elbing. (= Schiffbau in Elbing, II). In: Strandgut 23, 1990), S. 54-100, hier S. 62-70; Horst Reese: Der Schnelldampfer COLUMBUS des Norddeutschen Lloyd. In: Logbuch 28, 1992, Heft 3, S. 84-88; Bertram (wie Anm. 38); Hans Georg Prager: COLUMBUS. Welch ein Klang ... Hamburg 1998, S. 69-94; Lehmann (wie Anm. 54), S. 424-427; Boie (wie Anm. 41), S. 753 und 763f.; Prager: Das Columbus-Abkommen von 1921. Erster Schritt zum Wiederaufstieg der deutschen Handelsflotte. In: Schiff & Zeit 61, 2005, S. 15-20.
- 81 Reinhart Schmelzkopf: Union-Gießerei, Königsberg. Gustav Fechter, Königsberg. In: Strandgut 21, 1989, S. 61-78, hier S. 61-65; Boie (wie Anm. 41), S. 915f.
- 82 Gert Uwe Detlefsen: 75 Jahre Lindenau-Werft. Eine Chronik in 75 Jahres-Kapiteln. Kiel 1994, S. 10-21; Boie (wie Anm. 41), S. 470f.; Lehmann (wie Anm. 54), S. 270f.
- 83 Roder (wie Anm. 26), S. 14-18; Albert (wie Anm. 9), S. 63; Meyhoff (wie Anm. 15), S. 38; Mertelsmann (wie Anm. 16), S. 247-250.
- 84 Mertelsmann (wie Anm. 16), S. 248.
- 85 Hans H. Hildebrand: Die deutschen Kriegsschiffe: Biographien – ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart. (Bd. 7). Herford 1983, S. 105; Meyhoff (wie Anm. 15), S. 37; Lehmann (wie Anm. 54), S. 490; Mertelsmann (wie Anm. 16), S. 230-238.
- 86 Albert (wie Anm. 9), S. 63f.; Meyhoff (wie Anm. 15), S. 36; Mertelsmann (wie Anm. 16), S. 248.

87 Meyhoff (wie Anm. 15), S. 36.

88 Fisser (wie Anm. 3), S. 26-38; Albert (wie Anm. 9), S. 63-67; Meyhoff (wie Anm. 15), S. 39 und 42; Mertelsmann (wie Anm. 16), S. 250f.; Peters/Neumann/Suxdorf (wie Anm. 12), S. 60; Ostersehlte (wie Anm. 13), S. 273-275, 278 und 280.

**Danksagung:**

Für die Literaturrecherchen und die Textkorrektur darf ich mich bei dem Schifffahrtshistoriker Rüdiger Bahr bedanken. Für die Durchsicht des Manuskriptes schulde ich dem Bremer Schifffahrtshistoriker Dr. Christian Ostersehlte Dank.

## German Shipyards in the Period between the Wars (1918-1939). Part 1: From war-time armament to peacetime trading. The economic situation of shipbuilding after reparations and the reconstruction of the German trading fleet after World War One (1918-1923)

### Summary

A boom in shipbuilding was expected after World War I due to the necessity of reconstructing the German trading fleet and the reparation payments, resulting in a rapid expansion of shipyard capacity after 1918 – a 50-percent increase in comparison to 1914. Determined to retain full employment in the shipbuilding industry and the supplier firms in the volatile political and economic situation after World War I, the Reich Naval Office, the Reich government, the ship-owners, the heavy industry connected with the seagoing shipyards, shipbuilding entrepreneurs, workers and trade unions had no interest in a reduction in the number of German shipbuilding companies. Nor were the necessary modernization and rationalization measures called for by such bodies as the Schiffbautechnische Gesellschaft implemented.

The Reich Naval Office supported the preservation of the former warship-yards of Blohm & Voss, AG »Weser«, Schichau, Germaniawerft and Stettiner Vulcan in order not to lose its know-how in submarine construction and its technological edge in naval shipbuilding despite the demilitarization of the German shipyard industry called for by the Treaty of Versailles. After talks with the German naval high command, a secret construction office for submarines was founded in The Hague, Holland, by Germaniawerft, AG »Weser« and Stettiner Vulcan. German submarine construction specialists were also very active as consultants in Argentina, Italy, Sweden, Finland, Spain, Turkey, the USSR and Japan.

The massive subsidies from the Reich government only strengthened the boom in shipbuilding and concealed the overcapacity and structural problems in German ship construction, which became very clear after the slowdown due to inflation at the end of 1923. The shipyard capacities had to be drastically reduced. The large number of layoffs resulted in economic and political turmoil.

From 1923/24 onwards, after the reconstruction programme for the German shipping companies had expired and inflation had been brought to an end by the introduction of the 'Rentenmark' as a stable currency, there was a considerable drop in orders for ships. This necessarily led to a reduction of the shipbuilding capacity that had expanded so sharply after World War I and it plunged the German shipbuilding industry into a deep crisis that would last more than a

decade. The global recession at the end of the 1920s accelerated this restructuring process and led to attempts at rationalization in the German ship industry by means of technological innovations, as well as to several mergers (Deschimag, Howaldtswerke, Deutsche Werft and Reihersstieg) and yard closures (Deutsche Werke in Rüstringen, Eiderwerft, Tecklenborg, Stettiner Vulcan, Nüscke, Klawitter, Frerichs, Henry Koch) with mass redundancies. The economic outlook for shipbuilding only improved from the mid 1930s onwards, when the efforts at rearmament and autarky by Nazi Germany – the first fleet-building programme for the navy, the expansion of fishing on the high seas, and the creation of a whaling fleet – brought the German shipyards renewed orders.

## Les chantiers navals allemands dans l'entre-deux-guerres (1918-1939).

1<sup>ère</sup> partie: De l'armement de guerre à l'économie en temps de paix. Conjoncture de la construction navale après la Première Guerre mondiale (1918-1923) grâce aux réparations et à la reconstitution de la marine marchande allemande

### Résumé

Le boom dans la construction navale, qui était à prévoir après la Première Guerre mondiale du fait de la reconstitution de la flotte de la marine marchande allemande et des réparations, vit après 1918 une rapide augmentation de la capacité des chantiers navals, celle-ci augmentant de 50% en comparaison de 1914. En raison du maintien du travail à temps complet dans l'industrie navale et les entreprises sous-traitantes, à une période instable pour la politique et l'économie après la Première Guerre mondiale, le ministère de la Marine du Reich, le gouvernement du Reich, les armateurs, l'industrie lourde liée aux chantiers navals ainsi que les entreprises de constructeurs navals, les employés et les syndicats, n'avaient aucunement intérêt à la réduction des firmes de construction navale. Et on n'en vint pas non plus à prendre les mesures de modernisation et de rationalisation qui auraient été nécessaires, comme la Société de construction technique navale (*Schiffbautechnische Gesellschaft*) le requérait.

Le ministère de la Marine, soutenait le maintien des anciens chantiers navals de bâtiments de guerre Blohm & Voss, AG «Weser», Schichau, Germaniawerft et Stettiner Vulcan, afin de ne pas perdre le know-how atteint dans la construction de sous-marins ni l'avance dans la construction navale marine, ceci malgré la démilitarisation de l'industrie navale allemande après le Traité de Versailles. Un bureau de construction de sous-marins camouflé fut fondé à La Haye par Germaniawerft, AG «Weser» et Stettiner Vulcan, en accord avec la direction de la Marine. L'activité de conseillers des spécialistes allemands pour la fabrication de sous-marins se déploya intensivement aussi en Argentine, Italie, Suède, Finlande, Espagne, Turquie, URSS et au Japon.

Les subventions massives accordées par le gouvernement du Reich ne firent que renforcer le boom dans la construction navale, masquant les capacités disproportionnées et les problèmes de structure du secteur, qui apparurent clairement après le ralentissement dû à l'inflation en Allemagne à la fin de 1923. Les capacités des chantiers navals durent être alors réduites de façon draconienne. Les importants licenciements qui s'ensuivirent entraînaient des troubles économiques et politiques.

À l'expiration du programme de reconstruction prévu pour les compagnies d'armement allemandes et après l'inflation de 1923, avec l'introduction provisoire du *Rentenmark* comme monnaie stable, d'importants retraits de commandes eurent lieu en 1923/1924, qui menèrent à une

réduction des capacités de la construction navale gonflées après la Première Guerre mondiale, plongeant l'industrie de construction navale allemande dans une crise profonde qui dura plus d'une décennie. La crise mondiale de l'économie à la fin des années 20 accéléra ce processus de restructuration et conduisit dans la construction navale à des efforts de rationalisation grâce à des innovations techniques, ainsi qu'à la concentration des présences et la fermeture de différentes firmes et des licenciements en masse. C'est seulement à partir du milieu des années 30 que la conjoncture dans la construction navale s'améliora, lorsque des commandes ayant pour but l'armement et l'autarcie de l'Allemagne nazie furent à nouveau passées aux chantiers navals, avec le premier programme de construction pour la marine de guerre, le développement de la pêche hauturière et la création d'une flotte de pêche à la baleine.