

EIN JAHRHUNDERT BLOHM + VOSS

Zu Hans Georg Prager: Blohm + Voss. Schiffe und Maschinen für die Welt.
Herford: Koehler 1977. 273 S., ill.

VON UWE SCHNALL

100 Jahre alt wurde am 5. April 1977 die Werft Blohm + Voss in Hamburg, ein Unternehmen, an dessen Schicksal wie kaum an einem anderen die Höhen und Tiefen, die Deutschland in diesem Zeitraum durchmessen hat, abgelesen werden können. Blohm + Voss, das bedeutet nicht nur ein Stück deutscher Schifffahrts- und Technikgeschichte, sondern auch Wirtschafts- und Sozialgeschichte und nicht zuletzt politischer Geschichte. So ist es kein Wunder, daß dieses Jubiläums in zahlreichen Zeitungsartikeln und Zeitschriftenaufsätzen gedacht wurde; ich nenne hier nur die Beiträge von Arnold Kludas („Hundert Jahre Blohm + Voss“, in: Marine-Rundschau 1977, Heft 4, S. 153–167) und Harro Christiansen (bereits ein Jahr zuvor; „99 Jahre Blohm + Voss, Hamburg. Ein kurzer Abriß der Werftgeschichte“, in: Schiff und Zeit 4, 1976, S. 74–80). Beide Verfasser sind bzw. waren der Werft als Mitarbeiter verbunden und berichten aus genauer Kenntnis heraus.

Das Jubiläum war aber auch Anlaß genug, das erste Centennium des Unternehmens in einer festschriftartigen Werftgeschichte der Öffentlichkeit darzustellen. Im Auftrag der Firmenleitung hat Hans Georg Prager diese Firmengeschichte geschrieben („Blohm + Voss. Schiffe und Maschinen für die Welt“). Hier liegt ein Werk vor, das bedeutend mehr ist als eine der Festschriften, wie sie zu Firmenjubiläen üblich geworden sind.

Der Hauptakzent des mit 106 Photos und 184 Schiffsrisen und Textillustrationen geradezu verschwenderisch ausgestatteten Buches liegt – vom Gegenstand vorgegeben – bei den technikhistorischen Aspekten. Als der aus einer wohlhabenden Lübecker Kaufmannsfamilie stammende Hermann Blohm und der Hufschmiedssohn Ernst Voss, beide Ingenieure, 1877 die „Kuhwärder Schiffswerft“ auf der Elbinsel Kuhwerder gründeten, konnte niemand vorhersehen, daß hier eine Werft entstand, die in verhältnismäßig kurzer Zeit bis in die Weltspitze der Schiffbautechnik vordringen und so einen großen Anteil daran erlangen würde, daß Deutschlands Schiffbau nach und nach die Qualität des damals führenden englischen Schiffbaus erreichte. Zunächst jedoch blies den jungen Unternehmern der Wind ins Gesicht, so daß sie die Baumnummer 1, die Bark *National* (später in Fahrt als *Flora*), auf eigene Rechnung bauen mußten. Die Situation änderte sich allerdings bald. Nachdem Blohm & Voss durch den Bau eines ersten eisernen Schwimmdocks von 3000 t Hebefähigkeit 1881 Hamburgs leistungsfähigste Reparaturwerft geworden war, hat sie sich stets bemüht, diesen Rang zu halten: Dock III (1897) und Dock V (1905) waren z. B. seinerzeit mit 17 000 t bzw. 46 000 t Hebefähigkeit die jeweils größten Schwimmdocks der Welt.

Inzwischen hatten sich Geschäftsbeziehungen zu allen Hamburger Reedereien ergeben; die Zahl der Aufträge machte eine erste Vergrößerung des Werftgeländes nötig (1885–91), der später andere folgten. Die Anfangsschwierigkeiten waren nun endgültig überwunden, besonders als die Kaiserliche Marine, die bis dahin vornehmlich in England hatte bauen lassen, den Kleinen Kreuzer *Condor* bestellte (abgeliefert 1892). Seither hat Blohm & Voss bis heute immer eng mit

der deutschen Marine zusammengearbeitet. Das erste Großkampfschiff, das Linienschiff *Kaiser Karl der Große* (1902 – in Klammern jeweils das Jahr der Ablieferung), entstand auf den Helgen dieser Werft; es folgten Schiffe wie *Friedrich Carl* (1903), *Yorck* (1905), *Scharnhorst* (1907), *Dresden* (1908), *Von der Tann* (1910), *Moltke* (1911), *Goeben* (1912), *Seydlitz* (1913), *Derfflinger* (1914), *Admiral Hipper* (1939), *Bismarck* (1939), Schlachtschiffe *H* und *M* (bis zur Annullierung der Aufträge 1939); ferner Zerstörer, kleinere Einheiten und U-Boote (im 1. Weltkrieg 98, im 2. Weltkrieg 228); schließlich die Segelschulschiffe der Marine *Gorch Fock* (1933, heute *Towarischtsch*), *Horst Wessel* (1936, heute *Eagle*), *Albert Leo Schlageter* (1938, heute *Sagres*) und 1958 wieder eine *Gorch Fock*. Im Bau von Segelschiffen hatte Blohm & Voss langjährige Erfahrung und einen guten Ruf, man denke nur an *Petschili* (1903), *Pamir* (1905), *Passat* (1911), *Peking* (1911) und die *Prinzess Eitel Friedrich* (1910), die noch heute als *Dar Pomorza* beachtliche Erfolge ersegelt.

Trotz der engen Verbindung zwischen Blohm & Voss und der Marine, die mit ein Grund war für Produktionsverbot und Demontage nach dem 2. Weltkrieg, ist es falsch, in dieser Werft eine Art privater Marinewerft zu sehen. Für den Schiffbauhistoriker tritt vielmehr die Entwicklung auf dem Sektor der Handelsschiffe in den Vordergrund. Seit dem Raddampfer *Freia* (1884), der die damals ungeheure Geschwindigkeit von 16 kn erreichte und bis 1930 im Bäderdienst fuhr, trugen neben den vielen Fracht- und Spezialschiffen die Passagierschiffe wie *Prinzessin Victoria Luise* (1900, erstes reines Kreuzfahrtschiff), *Vaterland* und *Bismarck* (1914 und 1922, 20 Jahre lang die größten Schiffe der Welt), *Cap Polonio* (1916), die Schiffe der *Ballin-* und *Monte-*Klassen, die *Cap Arcona* (1927), *Kungholm* (1928), *Europa* (1930, Gewinnerin des Blauen Bandes), *Caribia* und *Cordillera* (1933) bis zur *Wappen von Hamburg I* (1955) und II (1962) den Namen Blohm & Voss um die Welt.

Doch die Firma beschränkte sich nicht auf die Schiffsfertigung. Durch eigene Entwicklungen, Lizenzverträge und Zukäufe dehnte sie die Aktivitäten auf den Motoren- und Maschinenbau, die Fertigung von Schiffszubehör und seit 1933 auch den Flugzeugbau aus. In jüngster Zeit ist noch die Offshore-Technik hinzugekommen.

Allerdings verlief die Entwicklung nicht gradlinig und stetig expandierend. Die Zahl der Beschäftigten stieg von bescheidenen Anfängen bis auf 14 000 am Ende des 1. Weltkrieges. Nach diesem Kriege ging sie zurück, bedingt durch die wirtschaftliche Depression 1919/20, erreichte aber ihren Tiefpunkt erst in der Weltwirtschaftskrise. 1932 hatte Blohm & Voss weniger als 3000 Mitarbeiter; nur die Hapag-Aufträge *Caribia* und *Cordillera* verhinderten die völlige Schließung des Betriebes. Wegen des wirtschaftlichen Aufschwungs und der Marine-Aufträge stieg die Zahl der Beschäftigten dann jedoch wieder an; 1937 betrug sie 14 000, bei Ende des 2. Weltkrieges gar 20 000.

Nach 1945 folgten die schwärzesten Jahre der Werft: 1945 Produktionsverbot; totale Demontage bis 1950; Zahl der Mitarbeiter nach der Demontage: 175. Blohm & Voss, so schien es, hatte aufgehört zu existieren. Auch als auf anderen Werften längst wieder Seeschiffe gebaut werden durften, unterlag dieser traditionsreiche Schiffbaubetrieb noch immer dem Produktionsverbot. Doch Demontage und der Prozeß, der 1949 der Firmenleitung wegen angeblicher Vergehen gegen das Demontagegebot vor einem britischen Gericht in Hamburg gemacht wurde, rief Reaktionen hervor, die zeigten, daß Blohm & Voss den Hamburgern mehr war als eine von vielen Arbeitsstätten (schließlich war die Werft sogar ins volkstümliche Hamburger Lied eingegangen); die öffentliche Meinung unterstützte die Werft.

1951 wurde als Nachfolgefirma die Steinwerder Industrie AG gegründet, die in dem riesigen Trümmerfeld mit der Arbeit begann: 1954 wurde mit dem Hafenfährschiff *Steinwerder* der erste Neubau nach dem Kriege abgeliefert; der Staat Hamburg übertrug der totgesagten Werft den Neubau *Wappen von Hamburg* (1955 abgeliefert). Der Neuanfang war gemacht. 1955 schließlich wurde die Blohm & Voss AG wiedergegründet, und die traditionsreiche Werft stieg erneut in die Spitzengruppe der Werften auf. Nach 100 Jahren kann sie auf die stolze Zahl von über 900 Neubauten zurückblicken. –

Das Auf und Ab der Werftgeschichte schildert Hans Georg Prager in seinem gut lesbaren

Buch ausführlich. Neben Unterlagen aus dem von Flutkatastrophen arg in Mitleidenschaft gezogenen Werftarchiv und verschiedenen Veröffentlichungen hat er viele Äußerungen von ehemaligen und jetzigen Mitarbeitern und Leitern des Betriebes auswerten können, so daß neben der technischen Entwicklung auch soziale Aspekte (bis hin zur Anekdote aus dem Werftbetrieb) angesprochen werden. Nicht recht befriedigen kann allerdings m. E. die Darstellung des Verhältnisses zwischen Betriebsleitung und Belegschaft. Es ist sicher richtig, daß viele „B&Ver“ ein besonderes Verhältnis zu ihrer Werft entwickelt hatten; Unruhen und Streitigkeiten wurden jedoch nicht nur von notorischen Unruhestiftern und von außen provoziert. Schließlich stand Blohm & Voss in den 100 Jahren seines Bestehens ja nicht außerhalb der sozialen und gesellschaftlichen Entwicklung.

Ein Überblick Blohm + Voss heute (S. 226), ein Verzeichnis der persönlich haftenden Gesellschafter, der Aufsichtsrats- und Vorstandsmitglieder (S. 227), eine Aufstellung aller Neubauten der Werftgeschichte von 1877 bis 1977 (S. 228–268), ein Namen- und Sachregister (S. 269–272) und ein Quellenverzeichnis (S. 273) schließen das Werk ab. Das umfangreiche, nach Baunummern geordnete Neubauverzeichnis mit technischen Daten, Auftraggebern und kurzen Bemerkungen zum Verbleib hat Arnold Kludas zusammengestellt. Daß dieser Autor, dessen Liste immerhin 41 Seiten umfaßt, nur an dieser Stelle genannt wird, nicht aber auf dem Titelblatt und im Inhaltsverzeichnis, kann ebenso moniert werden wie das etwas zu schmal geratene Register. Ein zusätzliches Register der Schiffsnamen etwa hätte die Benutzung des Werkes als Handbuch, das es ja über die Werftgeschichte hinaus geworden ist, beträchtlich erleichtern können.

Diese Einwände sind allerdings nur von geringerem Gewicht; Pragers Buch ist alles in allem nach Inhalt und Ausstattung ein gelungenes Werk.