

► CHRISTIAN OSTERSEHLTE

## Yachten und Yachtender für Amerika

Das USA-Geschäft der Fr. Lürssen Yacht- und Bootswerft in Bremen-Vegesack in der Zwischenkriegszeit

Yachten und maritime Geschichtswissenschaft:  
Versuch einer Annäherung

Als der österreichische Marinehistoriker Wladimir Aichelburg 1996 ein Buch über »K.u.K. Yachten und Yachtclubs Österreich-Ungarns in alten Photographien« herausgab, notierte er kritisch in einer Fußnote: *Zu diesem Thema gibt es kaum historische Arbeiten. Die Historiker beschäftigen sich vor allem mit der Berufsschiffahrt.*<sup>1</sup> Rund zwei Jahrzehnte später kann dieses historiographische Defizit immer noch konstatiert werden, auch wenn beispielsweise der Fachautor Klaus Kramer mit 16 Veröffentlichungen (1993–2004) im Bibliothekskatalog des Deutschen Schifffahrtsmuseums (DSM) vertreten ist oder der bremische Historiker Klaus Auf dem Garten in seinen drei qualitativ führenden Werken der bremischen werftgeschichtlichen Forschung eine überzeugende wissenschaftliche Annäherung an diesen Themenkomplex vorgenommen hat, der in diesem speziellen Fall eng mit dem Wassersport verbunden ist.<sup>2</sup> Dessen Relevanz als Teil der Sportgeschichte, die wiederum eine Untergruppe der Kultur- und Sozialgeschichte bildet, ist inzwischen anerkannt.<sup>3</sup> Zu den Yachten besteht eine Teilkongruenz: Bei steigender Schiffsgröße tritt das Sportliche zurück und das Repräsentative gewinnt die Oberhand.

Bald nach seiner Eröffnung 1975 bemühte sich das DSM in Bremerhaven mittels externer Expertise, neben der Bootshalle (1976) im Haupthaus eine Ausstellung zum Wassersport als Schwerpunkt aufzubauen, die ebenso Segel- und Motoryachten berücksichtigte. Für die Zusammenstellung konnte Konteradmiral a.D. Hans-Rudolf Rösing (1905–2004) gewonnen werden, der neben seiner militärischen Laufbahn als passionierter Hochseesegler hervorgetreten war. Das Kuratorium des Museums stellte am 24. Mai 1977 fest:

*Der Ausbau der Sportbootabteilung im Hauptgebäude wurde zeitlich hinter die Eröffnung der Marineabteilung zurückgestellt. Bei der Einweihung des DSM konnte sie nur in provisorischer Form gezeigt werden. Die Zwischenzeit ist von der »Stiftung« sowohl als auch vom Kuratorium gut genutzt worden. Vom Glück begünstigt konnte das Kuratorium einige besonders attraktive Segelboote und Ruderboote beschaffen. Auch erhielten wir die Zusage einer international bekannten Werft für die Überlassung einer Anzahl hochinteressanter Modelle von Motorbooten und Motoryachten. Als Eröffnungstermin strebt das Direktorium des DSM Ostern nächsten Jahres an.<sup>4</sup>* Im September 1977 stiftete die Lürssen Werft vier Modelle: ein Motorboot (1890), ein Rennboot sowie die Motoryachten OHEKA II (1927) und CARINTHIA VI (1973). Am 11. März 1978 wurde die Ausstellung eröffnet. Sie wurde durch Exponate im 2000 hinzugekommenen Erweiterungsbau ergänzt und existierte bis Frühjahr 2017.<sup>5</sup>

Trotz einer musealen Präsentation auch in anderen Häusern im In- und Ausland und trotz einer unbestreitbaren kulturhistorischen Relevanz besteht jedoch nach wie vor Nachholbedarf gegenüber den Yachten als maritim-historisches Forschungsthema.<sup>6</sup> Das hat viel mit der schwierigen Quellenlage zu tun. Die Exklusivität des Yachtsports spielt sich zu einem bedeutenden Teil in gehobener Privat- und Clubsphäre ab. Allenfalls Regatten erlangen eine größere öffentliche Resonanz. Einen Ausnahmefall bilden die als Spezies in der westlichen Welt im Aussterben begriffenen Staatsyachten. Deren politische repräsentative Funktion ragt wesentlich stärker in den öffentlichen Raum hinein als die der Privatyachten.<sup>7</sup>

Archivische Quellen zum Yachtbau finden sich – selten genug – in Werftarchiven. Yachtclubs geben hin und wieder Listen ihrer Flotten heraus. 1877 entschloss sich das in London ansässige Lloyd's Register of Shipping zur Herausgabe eines speziellen »Lloyd's Register of Yachts«, das bis 1980 erschien.<sup>8</sup> Insgesamt fehlt aber eine vergleichbare Überlieferung, wie sie die Akten in den Staatsarchiven zur Geschichte der Marine oder ziviler staatlicher Schifffahrtsbehörden liefern. Auch sind die publizistischen Quellen über Yachten keineswegs so breit gefächert, detailliert und relativ präzise wie bei der Handelsschifffahrt, wo vereinzelt Reedereiarchive und eine wie auch immer geartete Gegenüberlieferung in öffentlichen Archiven der Forschung zusätzlich zur Verfügung stehen.

Für das Yachtwesen sind als wichtigste Informationsquelle die breit gefächerten Zeitschriften und eine äußerlich ansprechend gestaltete und aufwendig illustrierte populäre Literatur zu nennen. Dieses Genre ist meist in einer journalistischen und feuilletonistischen Sprache abgefasst und beruht oft auf persönlichen Bekanntschaften, Empfehlungen und Recherchen in der einschlägigen Szene. Rein formal wären diese Bücher und Zeitschriften als unwissenschaftlich abzulehnen, doch dürfte ihrem Wahrheitsgehalt ein realer Kern zugrunde liegen.<sup>9</sup> Allein mangels Alternative ist ihnen Quel-

len- und Informationswert zuzusprechen, trotz mancherlei voneinander abweichender Kolportagen und Ausschmückungen im Einzelnen. Yacht- und Wassersportzeitschriften aus der Vergangenheit weisen dagegen nicht selten einen beträchtlichen historischen Aussagewert auf. In Deutschland stellt die seit 1904 erscheinende Zeitschrift »Die Yacht« in ihrem historischen Bestand einen überragenden Quellenfundus dar, der bislang von der Forschung nur in ersten Ansätzen ausgewertet wurde.<sup>10</sup>

Die technischen Rahmenbedingungen des Yachtbaus sind so umschrieben worden: *Im Gegensatz zum Großschiffbau, wo beim Entwurf und der Konstruktion wirtschaftliche Gesichtspunkte und Zweckmäßigkeit an erster Stelle stehen, liegt beim Entwurf einer Yacht oder eines Sportbootes das Schwergewicht sowohl auf der Auswahl der günstigsten Bootsgröße hinsichtlich Geschwindigkeit und Verwendungszweck als auch vor allem auf der Schönheit und Eleganz der äußeren Formen. Unter Anwendung der stetig fortschreitenden wissenschaftlichen und technischen Entwicklung in Verbindung mit der Ausnutzung praktischer Erfahrungen sind der schöpferischen Betätigung des Konstrukteurs im Yachtbau sehr große Entfaltungsmöglichkeiten geblieben, wobei auch Fragen der Ästhetik und des Geschmacks eine große Bedeutung haben. Der Fortschritt im Yachtbau ist weniger mit exakten technischen Daten darzustellen. Er kann vielmehr durch die Wandlung beschrieben werden, die das äußere Erscheinungsbild der Yachten im Laufe der Jahrzehnte durchgemacht hat, wobei besonders auch der gesellschaftliche Wandel einen großen Einfluß gehabt hat.*<sup>11</sup> Bereits zur Jahrhundertwende gab der 1867 gegründete Germanische Lloyd eigene Vorschriften zum Yachtbau heraus.<sup>12</sup>

Typologisch ist die Yacht inzwischen hinreichend definiert worden.<sup>13</sup> Zunächst verstand man darunter einen frühneuzeitlichen einmastigen Küstensegler zur Frachtbeförderung in Nord- und Ostsee.<sup>14</sup> Spätestens im 19. Jahrhundert verlagerte sich aber dieser Begriff hin zur heutigen Bedeutung. Früheren Erklärungen mangelte es noch an Präzision: *Ein Vergnügungsfahrzeug* (1878)<sup>15</sup> oder *Lustfahrzeug zum Segeln* (1908)<sup>16</sup>, wobei in beiden Fällen ein Seitenblick auf die ältere Definition des Küstenseglers geworfen wurde.<sup>17</sup>

Vor dem Hintergrund einer umfangreicheren und wesentlich mehr spezialisierten Literatur sind ausführliche und differenzierte Erklärungen entstanden: *Ein Schiff, das ausschließlich dem Sport, dem Vergnügen oder auch repräsentativen Zwecken dient (im Gegensatz zu Schiffen, die zum Handel, der Landesverteidigung oder wissenschaftlichen Zwecken dienen). Yachten werden rechtlich jedoch wie andere Schiffe behandelt und unterliegen in gleicher Weise den Bestimmungen der Seestraßen-Ordnung usw. Der Begriff Yacht umfaßt Segel- und Motorsportfahrzeuge aller Art, jedoch keine Ruderboote. Auch Jollen werden im allg. nicht als Yachten bezeichnet; eine exakte Grenzziehung gibt es indessen nicht* (1973).<sup>18</sup> Selbst die DDR-Li-

teratur hat eine wertfreie Definition hinterlassen: *Heute schnellfahrendes Segel- oder Motorschiff zu Sport- und Vergnügungszwecken.*<sup>19</sup> Und weiter: *Motoryachten sind in unterschiedlichsten Formen und Größen gebaute Motorschiffe, die vielfach zu Repräsentationszwecken verwendet werden, wobei sie oft höchstes gestalterisches Niveau darstellen* (1976).<sup>20</sup>

Daraus ließe sich allgemein schlussfolgern, dass Luxusgegenstände nicht nur der kunstwissenschaftlichen Betrachtung und ästhetisierenden medialen Aufmerksamkeit unterliegen, sondern als Ausdruck einer wie auch immer zu beurteilenden sozialen Schichtung in jeder Gesellschaft zum Wirtschaftskreislauf und damit zum Glamourösen als ebenfalls vorhandenen Bestandteil einer hochkomplexen Lebenswirklichkeit gehören. Eine Beurteilung des Großyachtbaus in Kiel um 1930 könnte Allgemeingültigkeit für das Gesamtthema beanspruchen: *Diese schwimmenden Paläste, die auch noch in der Zeit nach dem »Schwarzen Freitag« an der Wall Street 1929 zur Ablieferung kamen, dürften von dem immer größer werdenden Heer an Arbeitslosen in Kiel mit einem bitteren Beigeschmack wahrgenommen worden sein, doch argumentierte ein Artikel über die Yacht ORION (1929), dass diese Aufträge: »... nicht nur einem großen Teil der Arbeiterschaft Kiels in der schwer notleidenden Werftindustrie jahrelang lohnende Arbeit verschafften, sondern auch dem Kieler Wirtschaftsleben eine fühlbare Stütze gaben«.*<sup>21</sup>

Schiffe, die ausschließlich der Repräsentation dienten, sind schon seit der Antike bekannt.<sup>22</sup> Schriftlich überliefert ist das unter der Bezeichnung *Thalamegos* auf dem Nil eingesetzte Prunkschiff des ägyptischen Pharaos Ptolemaios IV. (245–204, reg. 222–204 v. Chr.). Archäologisch nachgewiesen, aber leider 1944 im Krieg zerstört, sind die beiden römischen Prunkschiffe auf dem Nemi-See bei Rom des römischen Kaisers Caligula (12–41, reg. 37–41 n. Chr.).<sup>23</sup> Als spätere Beispiele sind die als *Bucintoro* legendär gewordenen Prunkbarken der venezianischen Dogen, deren letzte 1728 entstand<sup>24</sup>, sowie ein ähnliches Fahrzeug der bayerischen Kurfürsten auf dem Starnberger See (1664) anzuführen.<sup>25</sup> Auch in anderen deutschen Teilstaaten, so etwa am Rhein<sup>26</sup>, in Brandenburg<sup>27</sup> sowie in Österreich auf der Donau<sup>28</sup>, sind aus dieser Zeit Repräsentationsfahrzeuge nachweisbar. Diese Aufzählung ist nicht vollständig, denn: *Jedenfalls – und das war natürlich auch ein Statussymbol – hatten wohl die meisten Landesherren, die Fluss- und Seeanrainer waren, oder sich künstliche Gewässer schufen (selbst in Gotha!), Lustyachten, Staatsbarken oder wenigstens Gondeln.*<sup>29</sup>

In verschiedenen europäischen Schifffahrtsmuseen haben sich weitere höfische Prunkbarken und -boote erhalten. Eine genauere Aufstellung würde hier zu weit führen, nur eine beachtliche Sammlung originaler Staatsbarken aus dem 18. und 19. Jahrhundert im portugiesischen Marinemuseum in Belém/Lissabon soll hier als herausragendes Beispiel angeführt werden.<sup>30</sup>

Als die Niederlande im 17. Jahrhundert, dem *Gouden Eeuw*, zur frühen Seehandelsmacht aufrückten, wurde dort mit Schaluppen mit dem für die-



Abb. 1 Im portugiesischen Marinemuseum im Lissaboner Vorort Belém hat sich diese 1780–1784 erbaute königliche Prunkbarke erhalten. Aufnahme vom September 2015. (Verfasser)

se zum Teil flachen Gewässer charakteristischen Seitenschwert zum reinen Vergnügen gesegelt.<sup>31</sup> Doch besonders prägend für die gesamte sich allmählich entfaltende internationale Szene wurde das britische Yachtwesen, dessen historische Wurzeln ebenfalls auf das 17. Jahrhundert zurückgehen. Es erlebte im viktorianischen Zeitalter eine Blütezeit.<sup>32</sup>

### Die Fr. Lürssen Werft in Vegesack (gegr. 1875)<sup>33</sup>

Die im bremischen Vegesack, Aumund und im oldenburgischen Lemwerder und Berne heute ansässige sowie an weiteren Standorten (Wilhelmshaven, Hamburg, Schacht-Audorf bei Rendsburg, Wolgast) vertretene Fr. Lürssen Werft entstand aus kleinsten Anfängen. Im Sommer 1875 begann der Bootsbauer Friedrich Lürßen (1851–1916) auf dem Grundstück seines späteren Schwiegervaters in Aumund (nahe Vegesack, damals preußisch, heute bremisch) hölzerne Arbeitsboote zu fertigen. Die Firma nahm als ein kleiner Bootsbaubetrieb unter vielen im Unterwesergebiet ihren Anfang und fiel dort, in Nachbarschaft zu den damals wesentlich bedeutenderen Großschiffswerften, zunächst kaum ins Gewicht.<sup>34</sup>

Lürßen wuchs recht bald über seinen bisherigen handwerklichen und bootsbaulichen Hintergrund hinaus und verstand es, zukunftssträchtige und überregionale Geschäftsbeziehungen anzubahnen. Ab 1883 – die Quellen berichten hierüber spärlich, doch mit eindeutiger Tendenz – begann die Firma, sich aus dem Dunstkreis der übrigen kleinen Bootsbaubetriebe der

Nachbarschaft hinauszubewegen. Ruderboote für den Wassersport wurden nicht nur für Vereine in der Umgebung, sondern in ganz Deutschland hergestellt.<sup>35</sup> 1886 soll Lürßen für den Motorkonstrukteur Gottlieb Daimler den Rumpf für ein Motorboot gefertigt haben<sup>36</sup>, doch zeitigte das zunächst noch keine Konsequenzen für die Weiterentwicklung des Betriebs. Erst die Nordwestdeutsche Industrie- und Gewerbeausstellung, die vom 31. Mai bis zum 15. Oktober 1890 in Bremen stattfand<sup>37</sup>, den Zeitgenossen als ein herausgehobenes Ereignis galt und in der historischen Literatur als ein wichtiges stadteschichtliches Ereignis gewürdigt wird, bedeutete für die bis dahin kleine Bootswerft den eigentlichen Einstieg in den systematisch betriebenen Motorbootsbau als ein neues, zukunftssträchtiges Geschäftsfeld.<sup>38</sup> Von Anfang an wurden die Antriebsaggregate extern geliefert, darunter von den Firmen Daimler und Benz.<sup>39</sup>

Das Können der Werft lag in der Konstruktion sowie Fertigung von Bootsrümpfen und der Einrichtung. Holz (etwa nach der Wende vom 19. ins 20. Jahrhundert immer mehr in Verbindung mit Kompositbauweise) bildete lange Jahrzehnte den wichtigsten Werkstoff. 1896 wurde das 1000. Boot ausgeliefert.<sup>40</sup> Inzwischen bediente man nicht nur Kunden in Deutschland, sondern war in den Export eingestiegen.<sup>41</sup> 1911 erregte ein bei Lürssen erbautes Rennboot (DAIMLER II/LÜRSEN-DAIMLER) auf dem Motorbootrennen vor Monaco Aufsehen, weil es auf Anhieb mehrere Preise gewann.<sup>42</sup>

Der Motorbootsbau als eigentliche geschäftliche Domäne stand bei Lürssen zunächst ganz im Zeichen der Fertigung von Einzelstücken. Daneben gab es zwar in Gestalt einzelner Schwesterboote erste Ansätze zur Standardisierung, doch machte die Serienfertigung erst in größerem Maß nach dem Ersten Weltkrieg Schule. Vor dem Ersten Weltkrieg fertigten die Bootsbauer bei Lürssen Neubauten bis zu einer maximalen Länge von 23 Metern. Darunter befanden sich Rennboote sowie Gebrauchs- und Passagierboote, unter ihnen Rettungsboote für die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) und für größere Seeschiffe. Im Export hatte sich inzwischen als ein wichtiger Schwerpunkt die österreichisch-ungarische Doppelmonarchie herausgebildet, wo ein Vertreter der Lürssen Werft in Wien für den Absatz sorgte.<sup>43</sup>

Im maritimen deutschen Kaiserreich besaß Lürssen im Bau von Motorbooten und -yachten eine Spitzenposition. Die Werft an der Weser teilte sie sich mit der 1865 gegründeten Werft Chr. Scharstein in Dietrichsdorf bei Kiel, die 1910 die größte deutsche Motoryacht (24 Meter) und bis Kriegsausbruch in einer ganz ähnlichen Größenordnung wie Lürssen rund 5000 Neubauten zustande brachte, jedoch durch einen nicht sehr glückhaften Generationswechsel in der Führung ihre Bedeutung einbüßte.<sup>44</sup> Ähnlich bedeutend waren Werften im Berliner Raum, einem Eldorado des Wassersports und Standort zahlreicher zahlungskräftiger Kunden aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung in der Reichshauptstadt. Die 1890 gegründete Werft von Claus

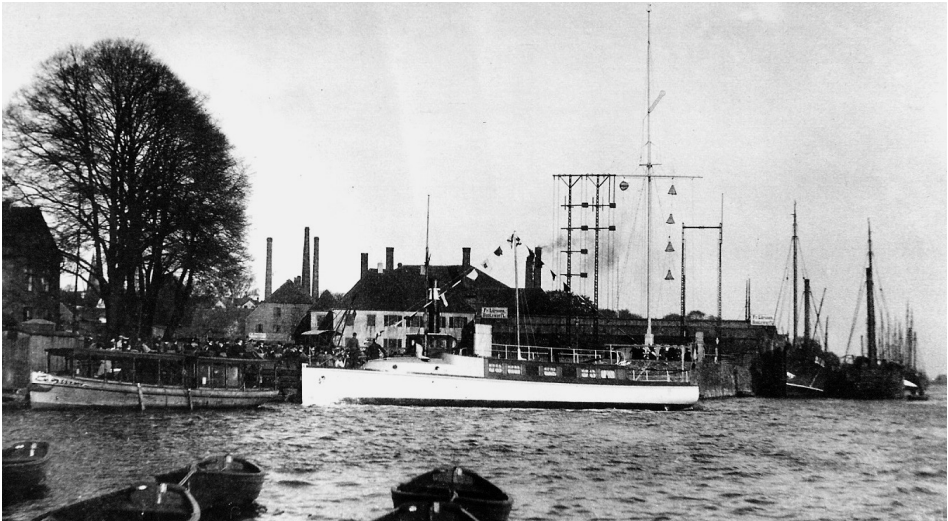


Abb. 2 Zu den größten Motoryachten, die bei Lürssen vor dem Ersten Weltkrieg entstanden, zählte die 19,5 m lange ALOHA-OE (1909), hier vor der Einfahrt zum Vegesacker Hafen. (Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft, Bremen-Vegesack)

Engelbrecht in Zeuthen (später Köpenick) ist hier in erster Linie zu nennen. Deren Zeuthener Stammbetrieb wurde 1911 an den Yachtbauer Fritz Naglo veräußert und spielte unter dessen Namen weiterhin eine wichtige Rolle.<sup>45</sup> Lürssen brachte es zu einer Reihe repräsentativer Motoryachten bis zu 20 Metern Länge.<sup>46</sup> Begleitet wurde dieses Geschäft seit den 1890er Jahren durch eine intensive Werbung in Form von Broschüren, Katalogen und Werbeblättern<sup>47</sup>, wobei die Zeitschrift »Die Yacht« mit ihren immer wiederkehrenden Erwähnungen von Lürssen neben ihrem heutigen unschätzbaren Quellenwert dem damaligen Vertrieb der Werft äußerst hilfreich gewesen ist. Die Kaiserliche Marine spielte dagegen als Kunde vor 1914 noch kaum eine Rolle.<sup>48</sup> Das änderte sich erst im Ersten Weltkrieg.

Trotz der erfolgreichen Teilhabe an der Entwicklung der Motorboote wurde ein traditionelles Standbein nicht vernachlässigt, denn die Herstellung von Ruderbooten für den Wassersport und für andere Zwecke erfolgte nach wie vor intensiv in großen Stückzahlen. Daneben fertigte und vertrieb die Werft Riemen und Skulls sowie andere Ausrüstungsgegenstände. Auf diesem Feld herrschte eine weitgehende Standardisierung vor. Die Boote wichen in ihren Abmessungen nur geringfügig voneinander ab, doch beim Zubehör waren größere Variationen möglich. Sie gingen nicht nur direkt an Kunden, sondern die Firma hielt umfangreiche Lagerbestände für den späteren Verkauf vor. Selbst im Ersten Weltkrieg ging diese Produktion weiter, die ohne Unterbrechung auch nach 1918 zunächst noch recht intensiv fortgeführt wurde, in den 1930er Jahren – wohl vor dem Hintergrund des nunmehr dominierenden Schnellbootbaus – jedoch deutlich abflaute und in den 1950er Jahren

ganz aufgegeben wurde. Dieser Produktionszweig hat sich nur in sehr wenigen Quellen im Firmenarchiv niedergeschlagen.<sup>49</sup>

Die führende Persönlichkeit im Unternehmen vor und nach dem Ersten Weltkrieg war Otto Lürßen (1880–1932), der Sohn des Firmengründers. Er hatte sich weitgehend dem Bau und der Entwicklung von Motorbooten verschrieben und fuhr diese mit Vorliebe selbst, auch bei Rennen. Im Gegensatz zu seinem Vater, der als gelernter Bootsbauer auf weitergehendem technischem Gebiet ein Autodidakt gewesen war, hatte Otto Lürßen nicht nur eine gründliche praktische, sondern darüber hinaus – durchaus im Trend der damaligen Zeit – eine solide ingenieurwissenschaftliche Ausbildung erhalten. Einer Lehre bei der Bootswerft Engelbrecht in Zeuthen (1895–1897) folgten Tätigkeiten als Schiffszimmermann bei der Germania-Werft in Kiel (1897–1898) sowie als Schiffbautechniker bei der AG »Weser« in Bremen (1899–1902). Schließlich studierte Otto Lürßen an der Höheren Schiffbauschule in Bremen und arbeitete anschließend als Ingenieur bei J.C. Tecklenborg in Geestemünde, ehe er Ende 1906 in die Firma eintrat. Von nun an führte er bei den Entwurfsarbeiten in der väterlichen Firma das entsprechende theoretische Fundament ein. Im Juni 1912 setzte sich Friedrich Lürßen zur Ruhe, so dass die Führung des Unternehmens endgültig auf seinen Sohn Otto Lürßen überging, der bis zu seinem frühzeitigen Tod 1932 die Firma entscheidend prägte.<sup>50</sup>

Das Baugeschehen auf der Werft ab 1914 stand im Zeichen der Wechselbeziehungen zwischen militärischer und ziviler Technik. Basierend auf den Rennbooten der Vorkriegsjahre entwickelten die Firmen Lürssen und Siemens im Ersten Weltkrieg ferngelenkte Sprengboote (FL-Boote).<sup>51</sup> Sie waren zwar nur sehr bedingt frontfähig, sorgten aber für weitere technische Erkenntnisse.

Eine andere Entwicklung, deren Ausgangspunkt im Frühstadium des Luftkriegs lag, gewann für die Werft schicksalhafte Bedeutung. Wurde das Luftschiff vor 1914 als neue Wunderwaffe gepriesen, so führte die Realität des Krieges alsbald zu einer Ernüchterung. Wegen ihrer großen Windangriffsfläche sowie ihrer Füllung mit dem hochbrennbaren Wasserstoff erwiesen sich die Zeppeline als ein extrem empfindliches, unfallträchtiges und kurzlebige Einsatzmittel. Bei zunehmender Leistungsfähigkeit der gegnerischen Jagdflugzeuge nahmen 1916 die Abschüsse dramatische Ausmaße an, so dass dieser Teil der deutschen Kriegführung in der Luft in die Krise geriet. Vor allem ab 1917 wurden zahlreiche Luftschiffe außer Dienst gestellt und abgerüstet.<sup>52</sup>

Als Folge dieser Entwicklung waren zahlreiche, ursprünglich für diese vorgesehenen Ottomotoren des Fabrikats Maybach (CX 6-Zylinder-Viertakt, 210 PS) für andere Zwecke verfügbar. Nach Vorgaben des Reichsmarineamts, das vor allem an Einsätze gegen Sperrmittel an der flandrischen Küste dachte, entstanden bei Lürssen und zwei anderen Werften (Naglo und



Oertz in Hamburg) ab 1917 die sogenannten LM-Boote (Luftschiffmotoren-Boote; Länge zwischen 15 und 17 Metern), die mit ihrem Antrieb aus drei Motoren und auf drei Wellen rund 30 Knoten liefen und mit einem MG und einem Bugtorpedorohr ausgerüstet waren. Sie waren als eine frühe Grundform des späteren Motorschnellbootes anzusehen und bewährten sich trotz einiger kleinerer Einschränkungen im Fronteinsatz.

Ein anderer Bootstyp waren die mit einer Länge zwischen 20 und 27 Metern größeren und mit Geschwindigkeiten zwischen 10 und 17 Knoten deutlich langsameren UZ-Boote (U-Boot-Zerstörer), in deren Bauprogramm Lürssen, gemeinsam mit anderen Werften, ebenfalls eingebunden war. Als eine Weiterentwicklung baute Lürssen 1918 das 19,6 Meter lange Versuchsboot Lüsü I für die Kaiserliche Marine. Der Name des Bootes ergab sich aus dem Werftnamen und dem Kooperationspartner Siemens. Dieses Unternehmen fertigte damals neben seiner herausragenden

Stellung in der Elektrotechnik auch Verbrennungsmotoren, von denen drei in dem Boot eingebaut waren. Mit zwei Bugtorpedorohren und zwei Maschinenkanonen ausgerüstet, brachte es Lüsü I auf 34 Knoten und konnte zwar noch fertiggestellt, aber nicht mehr erprobt werden.<sup>53</sup> Die bei diesen schnellen Booten unter militärischen Auspizien erworbenen Erfahrungen sollten nach dem Krieg in anderer Weise der Werft zugutekommen.

Bis zum Ersten Weltkrieg war Lürssen an zwei Standorten tätig gewesen. In Aumund hatte, wie erwähnt, die Firma 1875 in bescheidensten Verhältnissen angefangen. In den folgenden Jahrzehnten war dort ein umfangreiches, wenn auch durch zahlreiche Um- und Neubauten verschachteltes Fabrikgelände entstanden. Diese Anlage brannte am Abend des 25. Januar 1918 durch ein Großfeuer offenbar ohne Personenschäden ab<sup>54</sup> und wurde in dieser Form nicht wieder aufgebaut. 1904 hatte die Firma eine Niederlassung am Vegesacker Hafen eingerichtet und dafür ein Areal vom bremischen Staat gepachtet.<sup>55</sup> Auf diesem Gelände, wo zwischen 1805 und 1893 die re-



Abb. 3 Der Werftbesitzer Otto Lürßen (1880–1932) – hier ein Porträt um 1930 – prägte seit seinem Eintritt in das väterliche Unternehmen 1906 auch die technische Entwicklung seiner Firma. (Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft, Bremen-Vegesack)



Abb. 4 Die Werftanlage am Vegesacker Hafen 1926, in der Mitte die US-Yacht Scout, flankiert von zwei Motoryachten kleineren Typs. (Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft, Bremen-Vegesack)

nommierte Werft von Johann Lange zahlreiche Segelschiffe gebaut hatte<sup>56</sup> und sich noch heute die Hauptverwaltung der Firma Lürssen befindet<sup>57</sup>, entstand zunächst eine bescheidene Werftanlage. Vor dem Brand betrug die Aktivitäten in Vegesack nur 1/10 des Geschäftsvolumens der Werft, doch danach verlagerte sich der Produktionsschwerpunkt an das Weserufer.<sup>58</sup> Der Firmensitz wurde zum 1. April 1924 nach Vegesack verlegt<sup>59</sup> und das Areal in Aumund 1927 verkauft<sup>60</sup>, während sich ab 1919 auf der oldenburgischen Weserseite in Lemwerder die ersten, wenn auch zunächst im Sande verlaufenden Anfänge eines Zweigbetriebs abzeichneten.<sup>61</sup>

Die Beschäftigung auf der Werft variierte je nach Konjunktur. Im September 1921 arbeiteten bei Lürssen 310 Arbeiter und Angestellte.<sup>62</sup> Bei einer Verschlechterung der Geschäftslage mussten Entlassungen vorgenommen werden, wie etwa 1926.<sup>63</sup> 1930 wird für die Gesamtjahresdauer die Zahl der Mitarbeiter mit 37 Angestellten und 252 Arbeitern angegeben.<sup>64</sup> Ein nur wenig später gedruckter Prospekt spricht von 34 Angestellten und 250 Arbeitern und äußerte sich zur für damalige Verhältnisse relativ hohen Zahl von Bürokräften: *Die verhältnismäßig große Anzahl der Angestellten ist auf die vielseitigen Anforderungen an das Technische Büro für Sonderkonstruktionen und Studien zurückzuführen.*<sup>65</sup> Im Januar 1933 umfasste die Belegschaft 28 Angestellte und 163 Arbeiter.<sup>66</sup> Die Weltwirtschaftskrise hatte auch bei Lürssen ihre Spuren hinterlassen.

Zum neben Otto Lürßen führenden technischen Kopf avancierte nach dem Ersten Weltkrieg der Diplomingenieur Alfred Bunje (1890–1982), der von 1919 bis 1960 auf der Werft als Chefkonstrukteur wirkte und bereits im Juli

1920 Prokura erhielt. Vor seinem Eintritt bei Lürssen hatte er beim Bremer Vulkan und der AG »Weser« im Großschiffbau gearbeitet.<sup>67</sup> Nicht zuletzt durch sein Wirken wurde die Lürssen Werft in der Zwischenkriegszeit zur Geburtsstätte des deutschen Schnellbootes, ein Know-how, an das die Firma nach dem Zweiten Weltkrieg wieder anknüpfen konnte. Sie war ab 1955 nicht nur am Aufbau der Bundesmarine beteiligt, sondern lieferte Schnellboote und Korvetten nach Schweden, Lateinamerika, Südostasien, Afrika und in den arabischen Raum.<sup>68</sup> Daneben betätigte sich die Werft nach dem Zweiten Weltkrieg im Bau größerer Seeschiffe, solange es sich geschäftlich lohnte, und lieferte zwischen 1949 und 1984 83 Kümos, Frachter, Tanker, Massengutfrachter, Kühlschiffe, Küstenpassagierschiffe und Fähren ab.<sup>69</sup> Für das Unternehmen zwar nicht ganz so imageprägend, doch ungeachtet dessen von einiger Bedeutung war der Bau von Arbeits- und Gebrauchsbooten bis hin zu einigen Seenotrettungskreuzern für die DGzRS. Heute hat sich die Werft nicht nur auf den Bau von Marineschiffen spezialisiert, sondern ist in der Konstruktion, Fertigung und Vermarktung großer Motoryachten tätig.<sup>70</sup>

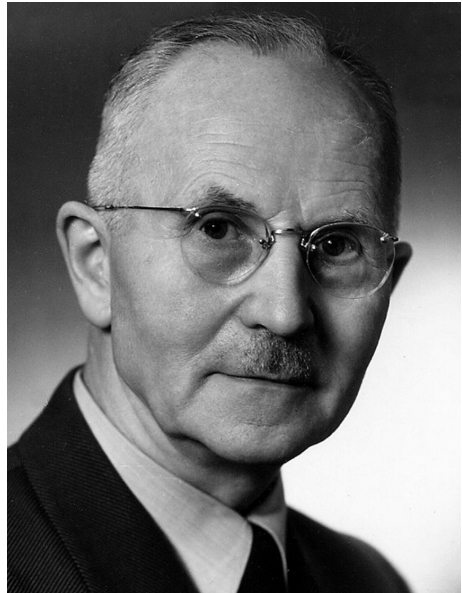


Abb. 5 Der Diplomingenieur Alfred Bunje (1890–1982) – hier ein Altersbild um 1960 – war von 1919 bis 1960 auf der Werft als Chefkonstrukteur tätig und avancierte bereits in den 1920er Jahren neben Otto Lürßen zum führenden technischen Kopf des Unternehmens. (Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft, Bremen-Vegesack)

### *Statussymbol des alten Amerika*<sup>71</sup>: Zur Geschichte des US-Yachtwesens

Zwar finden sich bereits in den ersten Jahrzehnten der amerikanischen Unabhängigkeit nach 1776 erste Ansätze, doch den eigentlichen Beginn der Blütezeit des amerikanischen Yachtwesens kann man in der Mitte des 19. Jahrhunderts ansetzen. Als wichtigstes Revier stellte sich dabei die buchtenreiche Ostküste heraus. Dort waren die politischen, wirtschaftlichen und Finanzeliten der aufstrebenden USA beheimatet, die ihren immer luxuriöseren Lebensstil entfalteten. Zwar entstand auch auf den Großen Seen eine ähnliche Szene, sie muss aber als nachrangig angesehen werden. Ungeachtet

des bedeutenden Hafens New Orleans, einer bis zum Bürgerkrieg dominierenden südstaatlichen Pflanzaristokratie sowie des sich entwickelnden San Francisco blieben Golf- und pazifische Westküste zumindest im 19. Jahrhundert noch im Hintertreffen. In diesem Teil der USA mussten sich erst noch hinreichend Urbanität, Bevölkerungswachstum und eine dauerhafte Oberschicht entwickeln, für die sich heutzutage das Westküstensynonym Beverly Hills herauskristallisiert hat.

Der unermessliche Holzreichtum, aber auch eine von der britischen Kolonialmacht begründete und nach der Unabhängigkeit fortgeführte solide Schiffbautradition sorgten für eine Hochkonjunktur der Werftindustrie an der US-Ostküste bis zum Bürgerkrieg (1861–1865). Bereits im frühen 19. Jahrhundert entstand mit dem *Baltimore Clipper* der Typ des schnell segelnden Schiffes, von dem mehrere Entwicklungsstränge ausgingen: Zum einen zu den Zollkuttern des Revenue Cutter Service (des Vorläufers der heutigen US Coast Guard), zum anderen zum Typ des großen Klippers als Handelsschiff, der um 1850 eine klassische Phase der amerikanischen Handelsschiffahrt einläutete.<sup>72</sup> Dieses Fundament diente aber auch als Ausgangspunkt für den Bau hochwertiger Segelyachten.

Das aufkeimende Interesse am Yachtsport wurde durch die Entstehung renommierter Yachtclubs institutionalisiert.<sup>73</sup> In allererster Linie ist hier der 1844 gegründete New York Yacht Club (NYYC) zu nennen, der unter seinem Dach die wichtigste Wirtschafts- und Finanzprominenz vereinigte, wohl zum bedeutendsten Träger des amerikanischen Yachtwesens im ausgehenden 19. und 20. Jahrhundert wurde und noch heute besteht.<sup>74</sup> Zum Markstein wurde eine aus Anlass der ersten Weltausstellung in London von der britischen, 1815 gegründeten Royal Yacht Squadron (R.Y.S.)<sup>75</sup> ausgelobte Regatta vor der Isle of Wight am 22. August 1851. Zur Überraschung der konsternierten britischen Veranstalter gewann der US-Yachtschoner AMERICA das Rennen.<sup>76</sup> Die nach einem 1857 gestifteten Pokal und dem ersten Gewinner America's Cup genannte Auszeichnung konnte trotz vieler Herausforderungen von britischer und später französischer Seite bis 1983 vom NYYC gehalten werden. Dadurch geriet dieser Cup zum wichtigsten Statussymbol des US-amerikanischen Yachtsports.<sup>77</sup>

Die herausragende technische Kompetenz des amerikanischen Yachtbaus im ausgehenden 19. Jahrhundert<sup>78</sup> ist vor allem mit dem Namen des damals führenden Konstrukteurs Nathaniel G. Herreshoff (1848–1938) aus Bristol/Rhode Island an der Narragansett Bay verbunden. Dort entstanden auf einer ihm und seinen beiden Brüdern gehörenden Bootswerft zahlreiche Segelyachten, darunter erfolgreiche Verteidiger des America's Cup sowie einige Dampfyachten und Marinefahrzeuge.<sup>79</sup>

Als die eigentliche Hochphase des amerikanischen Yachtwesens ist das sogenannte *Gilded Age* anzusetzen. Dieser einst von Mark Twain geprägte

Begriff ist inzwischen längst in die Wissenschaftssprache eingegangen und kennzeichnet kulturhistorisch die Epoche in etwa zwischen den 1880er Jahren und der Jahrhundertwende.<sup>80</sup> Diese Zeit war geprägt von einem auch im internationalen Vergleich enormen industriellen Aufschwung sowie der Herausbildung gigantischer wie in der Öffentlichkeit umstrittener Großunternehmen (Trusts), vor allem in der Schwerindustrie, der Erdölgewinnung, dem Verkehrswesen, der Publizistik und im Bankensektor. Die Politik in Washington, den einzelnen Bundesstaaten sowie in den städtischen Kommunen präsentierte sich dagegen eher als schwächlich, wenig gestalterisch sowie oftmals korrupt. Erhebliche soziale Spannungen und Streiks, die oft in gewalttätige Auseinandersetzungen mündeten, prägten ebenfalls dieses Zeitalter. Als wichtige Sachzeugen haben sich in den amerikanischen Städten etliche Gebäude im damals zeitüblichen Stil erhalten, darunter frühe Hochbauten als Vorläufer der späteren Wolkenkratzer.<sup>81</sup> Neben prächtigen Millionärvillen und Landsitzen zählten nicht zuletzt die Yachten zur oberständigen kulturellen Signatur des *Gilded Age*.<sup>82</sup>

Es ist deswegen kein Zufall, dass zur gleichen Zeit wie in Großbritannien um 1880 in den USA die große Zeit der Dampfyachten einsetzte, unter deren

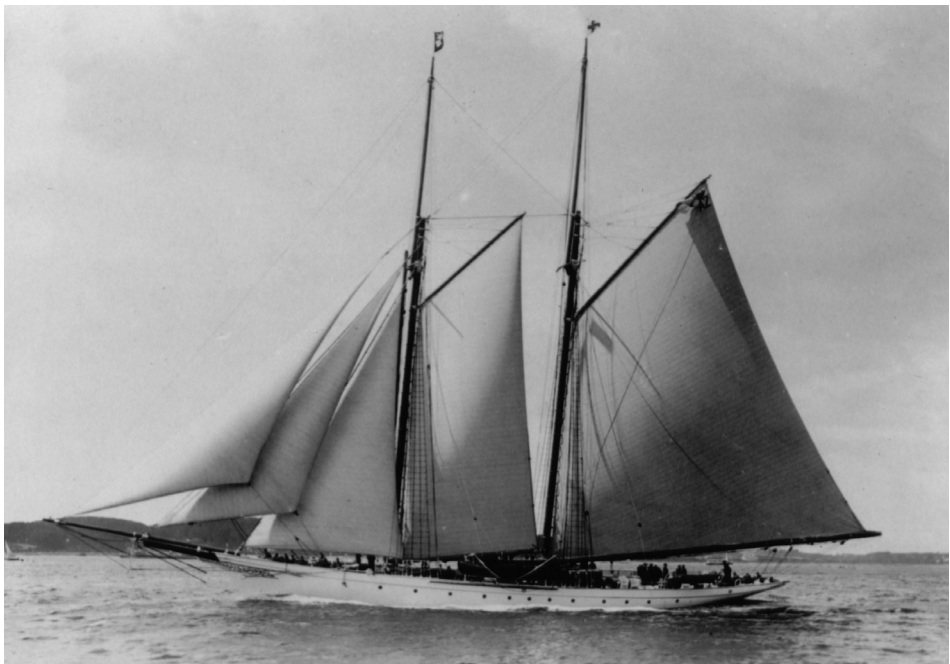


Abb. 6 1897 kaufte Kaiser Wilhelm II. die amerikanische 42-Meter-Zweimastyacht YAMPA und schenkte sie der Kaiserin, die sie fortan als IDUNA auf Regatten segeln ließ. 1887 war dieser Zweimastschoner bei der Werft sowie Maschinen- und Waggonbau-firma Harlan & Hollingsworth & Co. in Wilmington/Delaware erbaut worden. (Archiv DSM)

Besitzern sich zahlreiche klangvolle Namen der amerikanischen Industrie- und Finanzelite fanden. Diese Schiffe stammten nur zum Teil von heimischen Werften. Wegen der führenden technischen Stellung der europäischen Schiffbauindustrie im modernen Eisen- und Stahlschiffbau entstanden nicht wenige Dampfyachten für amerikanische Kunden in Großbritannien. Eine wichtige Marktposition erlangte die Werft von Ramage & Ferguson im schottischen Leith.<sup>83</sup> Dieses auffällige Interesse an europäischen Yachten kann als Vorläufer der Aufgeschlossenheit US-amerikanischer Yachtkundschaft gegenüber deutschen und europäischen Fabrikaten in den 1920er Jahren gewertet werden.

Neben diesen größeren Schiffen entwickelte sich noch eine typologische Sonderform, die für das Hauptthema dieses Aufsatzes von Bedeutung ist und durch die besondere Topografie New Yorks zwischen Hudson und East River entstanden war. Die in Manhattan tätigen schwerreichen Geschäftsleute hatten ihre feudalen Landsitze meist auf Long Island oder in New Jersey. Als Zubringer entwickelte sich der als Schiffstyp in der amerikanischen Literatur so bezeichnete Commuter.<sup>84</sup> Es handelte sich um kleine, vor allem schnelle und trotzdem mehr oder weniger luxuriös ausgestattete Dampfyachten, die ihre Besitzer möglichst rasch auf dem direkten Wasserweg zwischen ihren Privatvillen und ihren Büros hin- und hertransportierten. 1887 konstruierte und baute Herreshoff einen ersten in der Literatur nachweisbaren Commuter für einen New Yorker Verleger, die NOW THEN. Weitere Neubauten folgten von seinem Zeichenbrett, aber auch andere Konstrukteure und Werften widmeten sich diesem Schiffstyp. Wegen der geforderten Schnelligkeit lehnte er sich bis zum Ersten Weltkrieg nicht selten an den Typ des Torpedobootes an und war mit besonders leistungsfähigen Dampfmaschinen, später sogar Dampfturbinen ausgerüstet. Bis zum Eintritt der USA in den Ersten Weltkrieg 1917 wurden Commuter dieses Typs gebaut.<sup>85</sup>

Es verwundert nicht, dass das amerikanische Yachtwesen über den Atlantik in das europäische Ausland ausstrahlte und Anregungen vermittelte. Ab 1903 gab die New Yorker Niederlassung des britischen Lloyd's Register of Shipping eigens ein »Lloyd's Register of American Yachts« heraus. 1902 reiste Prinz Heinrich von Preußen in die USA. Es war ein Besuch mit weniger politischem als vielmehr gesellschaftlichem Anstrich, dafür nahm er die für seinen kaiserlichen Bruder bestimmte, vom amerikanischen Designer Archibald Cary Smith entworfene und bei Townsend & Downey in New York erbaute Segelyacht METEOR (III) in Empfang.<sup>86</sup>

Durch zwei Weltkriege sowie Krisen und Konjunkturen hindurch haben bis heute Yachtwesen und Yachtsport in den USA ihren Nimbus behalten.<sup>87</sup> Die Grundlagen hierzu sind in der Aufstiegsphase dieses Landes im 19. Jahrhundert gelegt worden.

## Große Politik und »Roaring Twenties«: Der allgemeine geschichtliche Hintergrund

Der Aufbau einer schließlich florierenden Geschäftsverbindung der Lürssen Werft mit den USA kann vor einem allgemeinpolitischen Hintergrund wesentlich besser verstanden werden.<sup>88</sup> Unter dem 1913 bis 1921 amtierenden demokratischen Präsidenten Woodrow Wilson (1856–1924)<sup>89</sup> hatten die USA nach einer Zeit des Abwartens, aber auch des Vermittelns, schließlich 1917–1918 an der Seite der Entente am Ersten Weltkrieg teilgenommen. Nach dem Waffenstillstand im November 1918 entstanden Differenzen zwischen den USA und den Verbündeten über die Behandlung des unterlegenen Deutschland. Die Unterzeichnung des Versailler Vertrags (28. Juni 1919) wurde in zwei Abstimmungen (19. November 1919 und 19. März 1920) vom amerikanischen Senat abgelehnt, ebenso der Eintritt in den von Präsident Wilson angeregten Völkerbund. Diese Abfuhr aus dem Kongress zeugte von einer innenpolitisch veränderten Stimmung in den USA. Die Präsidentschaftswahlen am 2. November 1920 brachten den Republikaner Warren G. Harding (1865–1923) ins Weiße Haus, der am 4. März 1921 sein Amt antrat. Er selbst war eher blass und persönlich integer. Gleichwohl entfalteten sich in seiner Amtszeit handfeste Korruptionsskandale, die zwar nicht er selbst verursacht hatte, wohl aber seine engsten Vertrauten und Freunde.<sup>90</sup> Das Meinungsbild in den USA war inzwischen in eine generelle Abneigung gegenüber militärischem Engagement in Übersee umgeschlagen, was mit dem Schlagwort *disengagement* bezeichnet wurde. Das Schlagwort vom Isolationismus war – und ist noch in der heutigen historischen Fachliteratur – ein weiterer häufig angewandter Begriff. Das Motto Hardings: *back to normalcy* war eine weit verbreitete Parole in den mittlerweile kriegs- und europamüden USA.

Harding starb im Amt auf einer Reise in San Francisco am 2. August 1923. Zum Nachfolger wurde der bisherige Vizepräsident Calvin Coolidge (1872–1933) am Folgetag im heimatlichen Plymouth in Vermont vereidigt. Wie viele US-Präsidenten vor und nach ihm war auch er von Haus aus Jurist und hatte vor seiner Vizepräsidentschaft das Amt des Vizegouverneurs (1916–1918) und schließlich Gouverneurs von Massachusetts (1919–1920) ausgeübt. Sein hausbackener Politikstil entsprach der konservativ gewordenen Zeitstimmung, und seine zurückhaltende, aber humorvolle und über die Medien verbreitete Wesensart, vor allem aber die Tatsache, dass seine Präsidentschaft mit wirtschaftlicher Prosperität zusammenfiel, machte ihn bei den Zeitgenossen populär. Dagegen rangiert er bei Historikern und der übrigen Nachwelt eher unter den weniger profilierten Präsidenten. Vor der Geschäftswelt erstarrte er, wie viele politische Weggefährten, geradezu vor Ehrfurcht. Er stellte sich 1924 der Präsidentschaftswahl und gewann sie. Berühmt ist sein Bonmot geworden: *The business of America is business* (1925).<sup>91</sup>

Wie schon an anderer Stelle angedeutet, waren die USA im 19. Jahrhundert zu beträchtlicher Wirtschaftsleistung im Weltmaßstab gelangt. Durch den Krieg wurden sie zu Gläubigern zahlreicher europäischer Staaten. Dies lässt sich zu Vorboten der *amerikanischen Finanzhegemonie* (Klaus Schwabe) nach dem Zweiten Weltkrieg deuten, die um 1974 durch den Zusammenbruch des Abkommens von Bretton Woods (1944) endete. In der nach wie vor angelsächsisch ausgerichteten internationalen Finanzwirtschaft zehren die USA bis heute zu Recht oder zu Unrecht vom früheren Nimbus, weshalb die Finanzmärkte oft umstrittene Entscheidungen der amerikanischen Fiskalpolitik großzügig nachsehen.

Ideologisch waren die republikanischen Administrationen nach Wilson vom Primat des Ökonomischen in der Politik durchdrungen, verbunden mit einer minimalistischen Auffassung über die Aufgaben des Staates. Wie schon für das *Gilded Age* der 1880er Jahre hat die historische Forschung für die 1920er Jahre den wirtschafts- und wohl auch gesellschaftspolitischen Begriff des *Laissez-faire* geprägt.<sup>92</sup> Ein positiver Aspekt war sicherlich der Abbau der aus dem Weltkrieg herrührenden Staatsschulden und der Arbeitslosigkeit. Diese Konjunktur fiel zwar wesentlich stärker als in Europa aus, wurde aber, wie sich schließlich zeigen sollte, durch eine in ihrer Euphorie maßlos übertriebene Börsenspekulation getrieben. Allgemein sprach man von den »Roaring Twenties«, in der Rückschau inzwischen ein anerkannter kulturhistorischer Begriff.<sup>93</sup> Der Grund hierfür liegt in einem tiefgreifenden Kultur- und Mentalitätswandel sowie erheblich veränderten Konsumgewohnheiten. Die Frauen, die in den Vereinigten Staaten 1920 das Wahlrecht erhalten hatten, emanzipierten sich zusehends. In der Damenmode und Unterhaltungsmusik (Jazz) kamen völlig neue und international bestimmende Trends auf. Das Art déco und legendäre Bauten, wie das Chrysler Building, das Waldorf Astoria Hotel und schließlich das Empire State Building, entstanden allein in New York bis 1931 als noch heute ausdrucksstarke künstlerische und bauliche Zeugen dieser Epoche. Als Kontrast hierzu waren etliche Gebäude mit Verwaltungs- und Repräsentationscharakter getreue historische Kopien des neuenglischen Kolonialstils, der altenglischen Tudor-Gotik oder der französischen und italienischen Renaissance. Zwar waren das Automobil, das Flugzeug und der Film bereits vor dem Krieg entstanden, doch förderte deren technische Ausreifung in den 1920er Jahren nunmehr ihr massives Vordringen. Auf Amerikas Straßen begann eine Massenmotorisierung um sich zu greifen. Als neues Medium trat der Rundfunk hinzu. Die Massenpresse, verbunden mit einer Popularisierung von Sport- und Filmidolen, erlebte Hochkonjunktoren, Psychoanalyse kam in Mode. Diese Entwicklung blieb nicht auf die USA beschränkt, sondern schwappte über den Atlantik und beeinflusste Trends in Metropolen wie Paris und Berlin. Zwar herrschte seit 1919 in den USA die Prohibition und wurde 1933 erst wieder aufgehoben, doch wurde sie massiv unterlaufen. Schwarzbrennerei



und illegaler Alkoholkonsum gerieten zum Volkssport, die US Coast Guard lieferte sich einen permanenten Kleinkrieg mit Schmugglerschiffen (auch Yachten), und das organisierte Verbrechen erhielt enormen Auftrieb. Selbstverständlich reflektierte die inzwischen zu einigem Ansehen gekommene amerikanische schöngeistige Literatur über Sinn und Unsinn dieser Epoche: *Ein materialistisch-hedonistischer Zeitgeist machte sich breit, der manchen Intellektuellen abstieß oder gar ins Exil trieb.*<sup>94</sup>

Außenpolitische Initiativen aus Washington waren vor allem wirtschaftsdiplomatischer Natur. Die für die Abwicklung der gigantischen deutschen Reparationen wichtigen Dawes- (1924) und Young-Pläne (1929) sowie das Hoover-Moratorium (1931) trugen amerikanische Politikernamen, die den maßgeblichen US-Einfluss beim Zustandekommen belegen. Die Handelskammer Bremen beklagte in ihrem Jahresbericht für 1927 den Kapitalmangel in Deutschland und fuhr fort: *Dem gegenüber besteht im Ausland, vor allen Dingen in den Vereinigten Staaten von Amerika, ein starker Überfluß an flüssigen Kapitalien bei niedrigen Zinssätzen. Dieser Kapitalstrom mußte mit Naturnotwendigkeit, wenn er nicht die Wirtschaft des Gläubigerlandes zur Unrentabilität verdammen wollte, seinen Ausweg suchen. Es konnte nicht ausbleiben, daß er sich vorzugsweise nach Deutschland wandte, wo der Zinsfuß hoch und der Hunger nach Kapital groß war.*<sup>95</sup> So flossen amerikanische Kredite in der zweiten Hälfte der 1920er Jahre nach Deutschland und trugen maßgeblich zu einer vorübergehenden wirtschaftlichen Erholung der von Krisen geschüttelten Weimarer Republik bei, bis sie in der Weltwirtschaftskrise nach 1929 wieder zurückgezogen wurden.

Die stets gefährdete deutsche Demokratie genoss in den USA einige Sympathie und politische Unterstützung. Nach der Ablehnung des Versailler Vertrags durch den US-Kongress waren als Alternative am 25. August 1921 in Berlin ein separater Friedensvertrag mit dem Deutschen Reich abgeschlossen und damit die Beziehungen zum einstigen Kriegsgegner normalisiert worden.<sup>96</sup> Einige technikhistorische Ereignisse der damaligen Zeit im deutsch-amerikanischen Verhältnis berührten auch Bremen: die Lloyd-Dampfer COLUMBUS (1924), BREMEN und EUROPA (1929/30) und der Ost-West-Transatlantikflug des Flugzeugs BREMEN vom Typ Junkers W 33 vom 12. bis zum 13. April 1928. Als einschlägige Sensationen der Zeit sind ferner zu nennen das Luftschiff LZ 127 GRAF ZEPPELIN (1928) und das Flugboot Dornier DO-X, das im August 1931 New York besuchte. Diese Schiffe und Luftfahrzeuge wirkten damals nicht nur als Werbung für deutsche Technik, sondern auch allgemein als Sympathieträger in den USA, verbunden mit dem überzeugenden Auftreten von Persönlichkeiten wie etwa dem Zeppelin-Chef Hugo Eckener. Der Flug der beiden Amerikaner Chamberlin und Levine von New York nach Eisleben mit dem eigentlichen Ziel Berlin im Juni 1927 nur kurze Zeit nach dem Pionierflug Lindberghs nach Paris passte ebenfalls in diese Zeit.<sup>97</sup>

Überraschend verzichtete Coolidge 1927 auf eine neue Präsidentschaftskandidatur. Dafür stellte sich Herbert C. Hoover (1874–1964), seit 1921 Handelsminister, den Wahlen am 6. November 1928 und gewann sie, so dass er am 4. März 1929 in sein Amt eingeführt werden konnte. Von allen drei republikanischen Präsidenten brachte er nach Ansicht späterer Historiker die größte Erfahrung ins Weiße Haus. Vor 1914 Bergbauingenieur mit vielen internationalen Verbindungen, machte er sich während des Ersten Weltkrieges und danach als Organisator von Hilfswerken für Belgien und später Russland einen Namen, wie übrigens erneut nach dem Zweiten Weltkrieg bei der Lebensmittelhilfe für Europa. Als Minister unter Harding und Coolidge zählte er zu den initiativreichsten und damit profiliertesten Kabinettsmitgliedern. Bei seinem Amtsantritt verbreitete er großen Optimismus über den Fortgang der Prosperität im Lande, sollte sich aber bitter täuschen.<sup>98</sup>

Ohne große Vorwarnung, doch ausgelöst durch die hemmungs- wie verantwortungslose Hyperspekulation der vergangenen Jahre, setzte schließlich nach einem Börsencrash an der Wall Street die Weltwirtschaftskrise ein: *Der Boom der letzten Jahre hielt während der Frühjahrsmonate 1929 stetig an. Die Spekulation in einigen Werten überschlug sich fast. Die Summe der für den Wertpapierkauf eingeräumten Kredite, die bis Ende 1928 auf 5 Milliarden Dollar angewachsen war, vergrößerte sich nun monatlich um weitere 400 Millionen und betrug im Sommer schließlich sieben Milliarden. Anfang September war offenbar ein Höhepunkt erreicht. Für einige Wochen gab sich der Markt uneinheitlich, ohne wirklich abzubrockeln.*

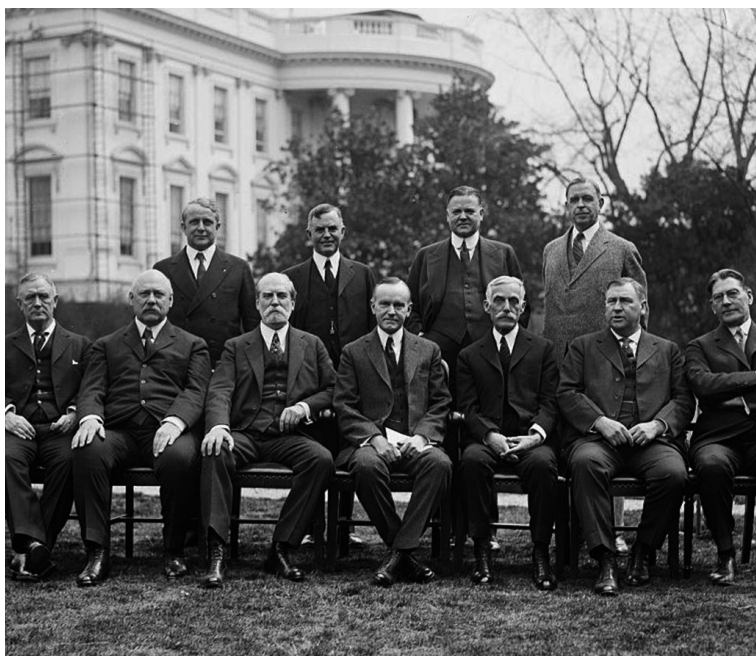


Abb. 7 Der von 1923 bis 1929 amtierende US-Präsident Calvin Coolidge (1872–1933, 1. Reihe Mitte) mit seinem Kabinett, 1924. 2. Reihe stehend 2. von rechts Handelsminister Herbert Hoover (1874–1964), der Coolidge im Präsidentenamt nachfolgte. (Library of Congress)

Doch am 24. Oktober, einem Donnerstag, brach der Boden durch. Die Preise sackten ab, und einige Stunden lang jagte die Panik durch das untere Manhattan. Stützaktionen hatten nur temporären Erfolg. Zwei Wochen später hatten die Aktien insgesamt über 40 Prozent ihres Wertes eingebüßt und sanken immer noch. Sie sanken über drei Jahre, bis sie 1932 nur noch ein Viertel des 1929 erreichten Werts besaßen. Die Geschäftswelt im allgemeinen war von dem Kursverfall vorerst noch nicht direkt betroffen. Präsident Hoover gab optimistische Erklärungen ab, und das Magazin »Time« vermutete hinter der Baisse den brillanten Coup einiger Börsenjobber. Aber in den folgenden Wochen und Monaten breitete sich die Flaute dennoch aus. Der Verlust der Spekulationskredite zog Makler, Banken und schließlich das gesamte Kreditsystem des Landes in Mitleidenschaft. Zum materiellen Schaden kam der Vertrauensverlust. Der überschäumende Wagemut des Jahrzehnts wurde durch einen ebenso plötzlichen wie tiefen Pessimismus abgelöst. Und je geringer die Unternehmungslust wurde, desto größer die Zahl der Arbeitslosen, desto tiefer die Not.<sup>99</sup>

Trotz seines bisherigen Renommees schaffte es Präsident Hoover nicht, mit dieser Krise, die er zunächst völlig unterschätzte, fertigzuwerden und wurde dadurch unpopulär. Erst unter seinem Nachfolger Franklin Delano Roosevelt (1882–1945)<sup>100</sup> wurde ab 1933 mit seinem als *New Deal* bekannt gewordenen Maßnahmenpaket die Wirtschaftskrise mit großer Mühe und einigen Rückschlägen allmählich überwunden, doch erst der Zweite Weltkrieg mit seiner riesenhaften Mobilisierung der Ressourcen brachte die erhoffte Vollbeschäftigung.<sup>101</sup>

Die positiven Entwicklungen im deutsch-amerikanischen Verhältnis wurden mit der Machtübernahme der Nationalsozialisten 1933 zunichte gemacht. Spätestens seit der zweiten Hälfte der 1930er Jahre betrachtete die Administration unter Roosevelt die existentielle Bedrohung, die von Nazi-Deutschland ausging, mit mehr als berechtigtem Argwohn.<sup>102</sup>

Als sich beispielsweise die deutsche Seite nach dem Unglück des mit Wasserstoff gefüllten Luftschiffs HINDENBURG 1937 in Lakehurst um den Import des unbrennbaren Heliumgases als Füllung bemühte, verweigerten die USA 1938 aus politischen Gründen die Ausfuhrlizenz.<sup>103</sup> Die Reichspogromnacht vom 9./10. November 1938 führte zur Abberufung des Berliner Botschafters der Vereinigten Staaten, die bis zur deutschen Kriegserklärung am 11. Dezember 1941 nur noch durch einen Geschäftsträger in der Reichshauptstadt vertreten wurden.<sup>104</sup> Einem Zwischenhoch in den deutsch-amerikanischen Beziehungen während der Weimarer Republik war das *Scheitern einer »besonderen Beziehung«* gefolgt.<sup>105</sup>

## Zwei Voraussetzungen: Yachtbau bei Lürssen nach 1920 und die Verbindung zu Maybach

Nach 1918 brachen die Marineaufträge der Lürssen Werft ersatzlos weg. Dafür wurde in unsicherer Zeit das Geschäft mit der zivilen Seite neu belebt. Der Blick in die damaligen Ablieferungslisten und -bücher offenbart Sportboote, Reparationsaufträge, aber auch wieder Motorboote für verschiedene deutsche Kunden. Eine besondere Bedeutung erlangte das Geschäft mit Ländern, die im Krieg neutral geblieben waren und in einer Zeit der dahinsiechenden deutschen Währung mit begehrten Devisen zahlen konnten.<sup>106</sup>

Der Erste Weltkrieg hatte in Deutschland und Europa viel Prosperität der Vorkriegszeit zerstört. Hinzu kam in Deutschland eine immer schlimmere Geldentwertung, die 1923 als Hyperinflation die bisherige Währung ruinierte, damit zahllose über Generationen aufgebaute Sparvermögen vernichtete, das Bürgertum radikalisierte und somit eine der Voraussetzungen für die spätere Machtübernahme durch die Nationalsozialisten schuf. 1923/24 ersetzten die Renten- und schließlich die Reichsmark die bisherige Währung und machten das Wirtschaften wieder kalkulierbar.<sup>107</sup>

Zwar hatte sich das geschäftliche und gesellschaftliche Umfeld für den Yachtbau und -vertrieb gegenüber der Zeit vor 1914 drastisch verschlechtert, doch wollte Otto Lürßen nicht resignieren. Vielmehr versuchte er recht bald wieder Anschluss zu erzielen, was ihm aufgrund seines ausgeprägten Vertriebtalents gelang. Seine Verkaufserfolge im Yachtbau während der krisengeschüttelten Jahre der Weimarer Republik können sich, aus der Rückschau betrachtet, sehen lassen. Wie bei anderen Bootstypen bewirkte das Geschäft mit den einst neutralen, durch den Weltkrieg wirtschaftlich nicht so ausgezehrt Ländern auch hier eine entscheidende Starthilfe, denn die ersten Nachkriegsaufträge auf diesem Feld kamen 1920 aus Schweden (vgl. Tab. 1).

Vor diesen ersten Verkaufserfolgen hatte Otto Lürßen mit einer eigenen Initiative den Yachtbau auf seiner Werft in Gang gebracht: *Schweren Herzens hatte sich Kapitän Otto [Lürßen] im Herbst 1919 entschlossen, sein elegantes offenes Motorrennboot NEI UT, das ihm während der letzten Jahre für seinen umfangreichen Betrieb so außerordentlich wichtige Dienst geleistet hatte, abzustoßen und dafür, um für seine Arbeiter bei Umstellung seines Betriebes auf Friedensarbeit Arbeit zu schaffen, eine große Motoryacht in Auftrag zu nehmen.*<sup>108</sup> 1950 ergänzte Bunje aus der Rückschau: *So wurde schon 1919 der Kiel gelegt zur ersten größeren Vorführungsyacht, genannt nach dem Gründer ONKEL FIDI. Sie hat dann das Eis gebrochen und leitete über in eine Periode des Motoryachtbaus, die uns heute fast unbegreiflich ist in ihrer stolzen Entwicklung.*<sup>109</sup>

1920 wurde diese 17,2 Meter lange Motoryacht abgeliefert. Als passionierter Wassersportler nutzte Otto Lürßen das Boot als Vorführungsyacht, aber

auch zur eigenen Freizeitgestaltung. Ab 1920 wurden in den Sommermonaten Reisen an Nord- und Ostsee bis hin nach Dänemark unternommen, von denen sich anschauliche Berichte im Archiv der Werft erhalten haben. Diese Touren trugen privaten und geschäftlichen Charakter.<sup>110</sup> Nach dem Weiterverkauf dieses Bootes ließ Otto Lürßen 1923 unter demselben Namen eine 17,5 Meter lange kombinierte Motor-Segelyacht in Ketschtakelung erbauen, mit der bis 1924 ebenfalls Fahrten bis nach Schweden unternommen wurden.<sup>111</sup> Eine dritte ONKEL FIDI, eine kleinere 14-Meter-Motoryacht mit Hilfsbesegelung, folgte um 1925, scheint aber recht bald weiterveräußert worden zu sein.<sup>112</sup>

Zu diesem Zeitpunkt stand der Yachtbau in Vegesack wieder in voller Blüte. Verstärkt nach dem Ende der Inflation und der nachfolgenden Währungsstabilisierung 1923/24 kamen auch aus dem krisenanfälligen Deutschland Yachtaufträge. Hier dürfte das umfangreiche Netzwerk in die einschlägige Wassersport- und Yachtszene hinein entscheidend gewesen sein, dessen Entstehung bis in die Zeit vor 1914 zurückreichte.

Die größte Lürssen-Yacht zwischen den Kriegen war die 36 Meter lange AAR IV, ein Kompositbau mit gekupfertem Unterwasserschiff und Dieselantrieb. Sie wurde 1924 in Auftrag gegeben, aber erst 1927 abgeliefert. Der deutsche Auftraggeber erwies sich alsbald als zahlungsunfähig, doch nach einigen Verhandlungen gelang es, einen anderen Kunden in Deutschland zum Kauf dieses Objekts zu gewinnen, das aufgrund seiner Größe und Ausstattung entsprechenden Widerhall in der Yachtpublizistik gefunden hatte.<sup>113</sup>

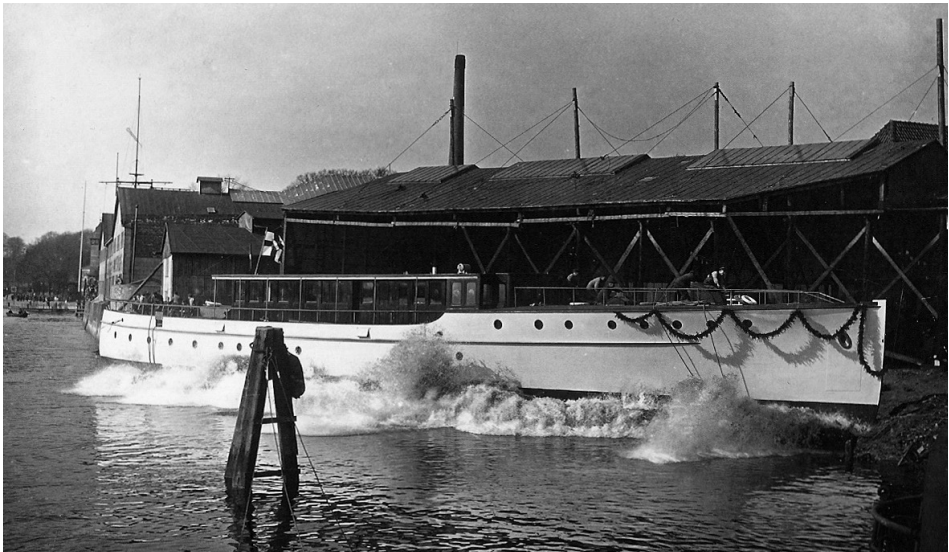


Abb. 8 Querstapellauf der größten Lürssen-Yacht der Zwischenkriegszeit, der AAR IV (36 m Länge), am 16. März 1927. (Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft, Bremen-Vegesack)

Bau-Nr.	Typ	Name	Kunde	Jahr	Länge	Antrieb/PS/kn
6225	MY	MAJ	in Norrkö- ping/Schweden	1920	11,5 m	Daimler-Benz/ 22/17 km/h
6235	MY		in Norrkö- ping/Schweden	1920	11,5 m	Daimler-Benz/ 22/17 km/h
6250	MY	ONKEL FIDI	eigene Rechnung	1920	17,2 m	Daimler-Benz/ 35/17 km/h
6260	MY		in Sarps- borg/Norwegen	1920	14 m	2 Daimler-Benz/22
6380	MY	YVONNE	in Den Haag	1921	20 m	Bayern-Motor/60
6455	MY		in Bremen	1921	17,5 m	Lloyd-Motor/60
6600	MY	MIOTHA	in Dresden	1923	16 m	2 Protos/24
6745	SY			~1922		
6795	SY		in Amsterdam	1922	9 m	Tip-Topp- Einbaumotor/6
7140	MSY	ONKEL FIDI II	eigene Rechnung	1923	17,5 m	Hanomag- Lloyd/14, 1924 Maybach/60/10
7425	SY		in Schwerin	~1923	11 m	
7820	MY	ADRIUS II	in Den Haag	1924	15 m	Maybach/60
7900	MY	AAR IV	in Deutschland	1927	36 m	2 MAN-Diesel/ 500/13
8035	MY	ONKEL FIDI III	eigene Rechnung	~1925	14 m	Maybach/60
10000	MY		in Deutschland	1925	14 m	Maybach/70
10140	MY	FRIEDEL	in Berlin	1926	15,2 m	Maybach/60
10340	MY	LUER	Navis GmbH, Berlin*	1927	21 m	3 Maybach VL1/ 1260/29
10900	MY	POLYANNA	in Australien	1927	17,1 m	2 Maybach S1/ 120/12
10940	MY	GLÜCKAUF	in Elsfleth	1927	11 m	/12
11020	MY	TAMARA II	in Berlin	1927	23,4 m	2 Maybach S1/ 120/12
11030	MY	DRACHEN- FELS	in Köln	1927	11,8 m	Maybach S5/ 100/14
11060	MY	KORDOSIA	in Köln	1927	11,8 m	
11090	MY	MÖLKAMP	in Köln	1927	11,8 m	
11220	MY	HANSA	Navis GmbH, Berlin*	1927	16 m	2 Maybach S1/ 120/14
11900	MY	ATLANTIS	in Berlin	1929	23 m	200/11
11920	MY	ADELE	in Istanbul	1931	17 m	2 Maybach S5/ 200/15

Bau-Nr.	Typ	Name	Kunde	Jahr	Länge	Antrieb/PS/kn
12160	MY	STROMER IV	in Köln	1930	24 m	3 Maybach S1 u. VL/650/23,5
12180	MY	VIRA	in Paris/Buenos Aires	1930	24,4 m	MWM/214/11,59
12330	MY	PERSIL	Henkel & Cie, Düsseldorf	1931	24,5 m	2 MWM/132/10 (diesel-elektrisch)
12385	MSY	COLUMBIA	in Unterahn	1933	16,8 m	Ailsa-Craig-Diesel/80/8
12420	MY	NIPOMA	in Berlin	1933	16,6 m	Maybach S5/100/11,3
12465	SRY	DIOMEDA	in Berlin	~1934	11,1 m	
	MY	AYUI	in Argentinien	1934	25 m	2 MWM-Diesel/220/12
12540	SRY	FRIEDEL	eigene Rechnung	1935	11 m	2 MAN-Diesel/260/11,8
12625	MY	TROLL IV	in Deutschland	1936	25,5 m	260/11,8
12782	STY	MÖWE	Auswärtiges Amt, Berlin	1938	16,5 m	Deutz-Diesel
12792	MY	TROLL V	in Deutschland	NG	37 m	

Tab. 1 Yachten von Fr. Lürssen für Kunden außerhalb der USA 1920–1938. (Quellen: EDV-Neubautendatei Lürssen, HAFLW 156-6, -50, -51)

MY = Motoryacht, SY = Segelyacht, MSY = Motor-Segelyacht, SRY = Segelrennyacht, STY = Stationsyacht, NG = nicht gebaut, \* = Tarnfirma von Kapitän zur See Lohmann (Reichsmarine)

Zwischenzeitliche Bemühungen, das Schiff nach Großbritannien oder in die USA zu verkaufen, waren erfolglos geblieben.<sup>114</sup> 1931, auf dem Höhepunkt der Weltwirtschaftskrise, erstellte die Werft den Vorentwurf für eine 70-Meter-Yacht mit Dieselantrieb. Ein ausländischer Teilnehmer einer Kreuzfahrt an Bord der AAR IV hatte diese Studie in Auftrag gegeben. Das projektierte Schiff wäre von den benötigten Fertigungskapazitäten her eher etwas für eine Großwerft gewesen, wurde nie gebaut und hätte bei Lürssen den damaligen Rahmen der Möglichkeiten gesprengt.<sup>115</sup>

Insgesamt lässt sich feststellen, dass sich die geschäftliche, technische und nicht zuletzt handwerkliche Basis für das Yachtgeschäft aus dem Bau kleinerer Motorboote ergab und entwickelte. Die definitorische Abgrenzung nach unten zum damals aufkommenden Kabinenkreuzer oder gediegen ausgestatteten Motorboot ist bei Längen zwischen 15 und 20 Metern nicht ganz einfach zu ziehen. Die Länge als ausschlaggebendes Kriterium für eine exakte Untergrenze spielte keine Rolle, sondern vermutlich gab die Ausstattung, vielleicht auch das Selbstverständnis des Kunden, den Ausschlag für die Typenbezeichnung einer Yacht.<sup>116</sup>

Alles in allem war bei Lürssen die Basis geschaffen, im Yachtvertrieb weitere Märkte zu erschließen. Die deutschen und europäischen Verbindungen

überlebten sogar das zeitweise so überragende US-Yachtgeschäft und hielten sich bis in die späten 1930er Jahre, bis der Bau von Schnellbooten für die Kriegsmarine eindeutige Prioritäten setzte. Der gesamte Yachtbau in den 1920er und 1930er Jahren muss als eine technische und geschäftliche Einheit gesehen werden, waren doch auf der Werft dieselben Persönlichkeiten hierfür zuständig und prägend. Dies alles wurde auch damals schon als ein Ganzes wahrgenommen. Dies kommt in einem Artikel mit der Überschrift *Drei Lürssen-Schwester-Yachten in drei Erdteilen* 1931 in der »Yacht« zum Ausdruck. Neben der amerikanischen PROSIT gaben sich die in Australien von einem Auslandsdeutschen eingesetzte POLYANNA und die ADELE auf dem Bosphorus ein Stelldichein.<sup>117</sup>

Ein anderer wichtiger Faktor war die Beziehung zwischen Lürssen und der Firma Maybach in Friedrichshafen am Bodensee. Deren Ursprünge lagen vor dem Beginn der Geschäftsverbindung mit den USA. Im Eisen- und Stahl Schiffbau bis nach dem Zweiten Weltkrieg galt eine interne Kessel- und Maschinenfertigung als Kostenvorteil. Da es sich bei Schiff- wie Schiffsmaschinenbau um metallverarbeitendes Gewerbe handelte, lag eine solche Symbiose in der Fertigung auch aus technischen Gründen nahe. Bootswerften wie Lürssen haben, wie bereits dargestellt, niemals eine eigene Motorenfertigung im eigenen Haus angestrebt, geschweige denn praktiziert. In der Zwischenkriegszeit wurde schließlich Maybach zu einem wichtigen Lieferanten der Werft. Das Unternehmen wurde 1909 vom Luftschiffbau Zeppelin und dem Maschinenbauingenieur Karl Maybach (1879–1960), Sohn des Motorenpioniers und Mitstreiters von Gottlieb Daimler Wilhelm Maybach (1846–1929), gegründet und trug seit 1918 dessen Namen. Doch bereits davor wurde der Name Maybach angewendet, weshalb sich schon aus der Zeit vorher entsprechende Motorenbezeichnungen überliefert haben. Zunächst wurden ab dem Luftschiff LZ 9 (1911) Benzinmotoren für Zeppeline gefertigt, die bis in den Ersten Weltkrieg hinein den Produktionsschwerpunkt ausmachten. Nach 1918 entwickelte Karl Maybach, dem mehr an technischer Perfektion als an betriebswirtschaftlicher Rentabilität lag, schnelllaufende Hochleistungs-Dieselmotoren und errang für sein Unternehmen auf diesem Gebiet eine führende Marktposition. Die Verbindung zum Luftschiffbau Zeppelin blieb nach dem Ersten Weltkrieg erhalten, doch Maybach-Motoren fanden auch Verwendung in Autos eigener Produktion, Lokomotiven und Triebwagen, Flächenflugzeugen sowie schließlich in der Schifffahrt. 1966 schlossen sich der Motorenbau von Daimler-Benz und Maybach zusammen (seit 1969 Motoren-Turbinen-Union/MTU).<sup>118</sup>

Bei Lürssen findet sich der erste Nachweis einer Geschäftsverbindung zu Maybach, als 1915 das technisch noch unausgereifte Fernlenkboot M 1 (Baunummer unbekannt) entstand, das mit zwei Motoren aus Friedrichshafen (400 PS) ausgerüstet war. Im Januar 1916 wurde ein schnelles Verkehrsboot für die Torpedowerkstatt in Friedrichsort bei Kiel (Baunummer



5420) mit einem aus Friedrichshafen zugelieferten Motor (210 PS) abgeliefert.<sup>119</sup> Die Verbindung zwischen Werft und Motorenhersteller setzte sich allein schon kriegsbedingt fort, etwa bei den Fernlenkbooten und selbstverständlich, wie bereits angedeutet, bei den LM-Booten.<sup>120</sup> Aufgrund der vielversprechenden Motorenentwicklung bei Maybach nach Kriegsende empfahl sich das südwestdeutsche Unternehmen schließlich als wichtigster Lieferant für die amerikanischen Lürssen-Yachten.

### *Die Einrichtung dieser Yacht war aufs eleganteste*<sup>121</sup>: Das amerikanische Yachtgeschäft 1922–1932

Für die Werft war das US-Geschäft mit seinen spezifischen Eigenheiten und Herausforderungen zunächst nur ein neues Geschäftsfeld unter mehreren bereits vorhandenen. Es hat sicherlich dazu beigetragen, dass die Firma Lürssen die in der allgemeinen Wirtschaft, aber auch im deutschen und europäischen Großschiffbau besonders krisenhaften 1920er Jahre überstehen konnte. Im Gegensatz zu den großen Eisen- und Seeschiffswerften, die an großen Überkapazitäten aus der Zeit vor 1914 laborierten, bewegten sich Boots- und Yachtwerften wie Lürssen in zahlreichen Marktnischen und waren als inhabergeführte Betriebe flexibler und deswegen wesentlich besser aufgestellt. Für die historische Rückschau hingegen besitzt dieses deutsch-amerikanische Schifffahrtsthema einen ganz besonderen Reiz, denn auch hier geht es um das Aufeinandertreffen der voneinander sehr unterschiedlichen europäisch-deutschen und US-amerikanischen maritimen Kultur.

Schon in einer Lürssen-Festschrift von 1896 findet sich ein vager Hinweis auf mögliche Exporte in die USA: *In der Abtheilung für Motorbootbau sind Vorrichtungen getroffen, um 8 Motorböte zu gleicher Zeit bauen zu können; zur selben Zeit können dann noch, je nach der Größe der Fahrzeuge, 10–15 Ruder- und Segelboote aufgestellt werden. Das Absatzgebiet der Werft erstreckt sich heute nicht nur über ganz Deutschland, sondern auch in Österreich, Rußland, Holland, Norwegen, Afrika sowie Nord- und Süd-Amerika sind die Fabrikate derselben eingeführt.*<sup>122</sup> Konkrete Einzelheiten haben sich bislang nicht auffinden lassen. Vielleicht ist in dieser Frühzeit der Werft ein Lürssen-Boot nicht im Direktverkauf, sondern über Zwischenhändler in die Staaten gelangt.

Wie an anderer Stelle beschrieben, schuf erst in den 1920er Jahren der veränderte politische Hintergrund eine wesentlich breitere Grundlage. Wie die entsprechende Anregung im Einzelnen zustande kam, muss offen bleiben, aber vielleicht lag die Idee, Geschäfte jenseits des Atlantiks zu betreiben, quasi in der Luft. Es wird noch zu zeigen sein, dass zur selben Zeit auch andere deutsche Werften auf dem amerikanischen Yachtmarkt Fuß fassten. Außerhalb des Themas dieser Arbeit liegt ein aber wenigstens anzudeuten-

des Engagement anderer europäischer Werften, etwa aus Großbritannien, auf diesem Geschäftsfeld.<sup>123</sup> Das Zeitempfinden wurde 1926 in einem Artikel in der »Yacht« ausgedrückt, als das US-Geschäft von Lürssen bereits angelaufen war. Zu zwei Yachten (CHARMING POLLY und OHEKA II) hieß es: *Die beiden vorstehend beschriebenen Fahrzeuge bleiben selbstverständlich nicht in dem verarmten Deutschland, sondern werden für amerikanische Rechnung erbaut [...] Eine ganz besondere Freude aber war es zu sehen, daß diese gute deutsche Arbeit auch in dem an sich leistungsfähigen Auslande, besonders Amerika, Anerkennung findet. Fast alle großen Neubauten waren ja schließlich für amerikanische Rechnung bestimmt. Sicherlich hätte der vorsichtige Amerikaner das Risiko, einen Auftrag nach Deutschland zu geben, nicht übernommen, wenn er nicht gewußt hätte, daß treue deutsche Arbeit und Zuverlässigkeit in unserem durch die Inflationserregenschaften arg im Ruhe geschädigte Vaterland noch zu finden sind. So sehr man es bedauert, daß nur der kleinere oder weniger ansehnlichere Teil dieser herrlichen Yachten in Deutschland verbleibt, muß man andererseits doch Stolz und Freude darüber empfinden, daß deutsche Arbeit im Auslande Zeugnis ablegen wird für deutsches Können und deutsche Zuverlässigkeit.*<sup>124</sup> Den lädierten deutschen Nationalstolz vermochten diese Boote also auch zu beflügeln.

Ein erster, allerdings geringfügiger Kontakt mit Amerika kam 1922 zustande. Am 14. November jenes Jahres wurde, sicherlich aus dem vorhandenen Lagerbestand, eine 5-Meter-Standardjolle für den Versand per Schiff über Bremen oder Hamburg expediert. Abnehmer war Hugh L. Adams in Philadelphia<sup>125</sup>, der auch später als Kunde in Erscheinung treten sollte. Zusätzlich bezog er noch eine 12-Meter-Motorjolle (Baunummer 8821) von Lürssen und möglicherweise noch zwei weitere Boote, deren Baunummern nicht überliefert sind.<sup>126</sup>

Im Mai 1924 erfolgte die Aufnahme der ersten substantiellen Geschäftsverbindung, als aus Boston zunächst ein Yachtauftrag für die spätere DAUNT-



Abb. 9 Die erste Motor-yacht für die USA, die DAUNTLESS – hier im Werft-hafen –, ging 1924 an einen Kunden in Boston. (Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft, Bremen-Vegesack)

LESS, angeblich ein Boot nach amerikanischem Design, hereinkam. Nur drei Monate später folgten gleich zwei weitere Bestellungen (INISHOWEN und KINSALE). Zwei Boote (DAUNTLESS und KINSALE) waren mit Maybach-Motoren ausgerüstet. Vielleicht bildete dies den Anstoß für die Einrichtung einer Vertriebskooperation mit dem Motorenhersteller einige Monate später. Seit Anfang 1925 wurden die amerikanischen Aufträge für die Werft größtenteils durch den New Yorker Maybach-Vertreter von Meister (578 Madison Avenue) vermittelt.<sup>127</sup>

Friedrich Wilhelm von Meister (1903–1978) war nach seinem Studium an der TH Darmstadt 1924 in die USA ausgewandert. Neben seiner Vertretung für Maybach wirkte er als Repräsentant für die Zeppelin-Reederei in den USA. Seine Kontakte mit Hugo Eckener überdauerten das Ende des Luftschiffverkehrs nach dem Unglück der HINDENBURG 1937. Später gründete er ein Unternehmen, das chemische Produkte für die Druckindustrie herstellte.<sup>128</sup> Sein erfolgreiches Wirken für die Werft erfuhr eine Würdigung, als im Juli 1930 die mit einem Maybach-Antrieb ausgerüstete Yacht LÜRSEN-MAYBACH an ihn zum Weiterverkauf ging.<sup>129</sup> Sicherlich war damit beabsichtigt, die Yacht durch ihren wohl nur provisorischen Namen als Werbeträger für Werft und Motorenhersteller in den USA in Erscheinung treten zu lassen.

Die Verbindung der Friedrichshafener Firma mit dem Unternehmen Zeppelin war in den Staaten bereits vorhanden, denn das Reparations-Luftschiff LZ-126/ZR-III LOS ANGELES war 1924 mit fünf Maybach-Motoren (Typ VL I 12) von jeweils 400 PS Leistung ausgerüstet worden.<sup>130</sup> Vier Jahre später kam das größere LZ-127 GRAF ZEPPELIN in Fahrt und unternahm im Oktober 1928 über den teilweise stürmischen Nordatlantik eine Reise in die USA. Auch dieses Luftschiff war mit fünf Maybach-Motoren (Typ VL 2, Leistung jeweils 530 PS) ausgerüstet.<sup>131</sup> In der »Yacht« stand anschließend zu lesen: *Der Verlauf der Amerika-Fahrt hat den Maybach-Motoren das allerbeste Zeugnis ausgestellt. Es gibt keinen anderen Motor auf dem Weltmarkt, bei dem sich geringes Gewicht, große Leistung und höchste Zuverlässigkeit im gleichen Maße vereinigen, wie bei diesem Maybach-Motor. Die gleichen Ei-*



Abb. 10 Der New Yorker Vertreter der Firma Maybach, Friedrich Wilhelm von Meister (1903–1978, rechts), mit dem Luftschiffpionier Dr. Hugo Eckener (1868–1954, Mitte) und dem US-amerikanischen Industriellen William B. Leeds (links) 1931 an Bord eines Passagierschiffs. (Archiv Zeppelin-Museum, Friedrichshafen/Privatarchiv Rudi von Meister)

*enschaften, die ihm als Luftschiffmotor eine so überragende Bedeutung geben, machen ihn gleichzeitig zu dem idealsten Motor für Rennyachten und schnelle Motoryachten.*<sup>132</sup> Mit einem leicht nationalistischen Unterton hieß es weiter: *Die meisten unsere Leser werden wissen, daß es bereits mehrere schnelle Motor-Yachten gibt, die mit Maybach-Luftschiffmotoren ausgestattet sind. Leider sind diese Yachten fast ausschließlich für amerikanische Sportsleute gebaut worden.*<sup>133</sup>

Damit war in der Yachtpresse der enge Zusammenhang zwischen Luftschiff- und Yachtmotoren thematisiert worden. Schließlich erhielten die beiden in den USA von der Goodyear Corporation auch mit deutschem Knowhow gebauten großen Marineluftschiffe AKRON (1931) und MACON (1933) jeweils acht Maybach-Motoren (Typ VL-2) mit einer Leistung von 560 PS pro Aggregat. So sehr die damaligen Luftschiffe auf spektakuläre Art und Weise durch ihre ungeheure optische Wirkung die Faszination einer breiten internationalen Öffentlichkeit auf sich zogen, so umstritten waren sie auf militärischem und kommerziellem Gebiet und gerieten spätestens in den 1930er Jahren gegenüber den immer leistungsfähigeren Flächenflugzeugen hoffnungslos in die Defensive, wobei eine Reihe verlustreicher Unglücke letztlich den Todesstoß der Luftschiffahrt herbeiführten.<sup>134</sup>

Es soll nun der Versuch unternommen werden, das Kundenklientel der amerikanischen Lürssen-Yachten genauer zu analysieren. Im Gegensatz zur Marine oder Reedereien als Auftraggeber sind Yachteigner in der Schiffbauindustrie meist in einen Mantel der Verschwiegenheit gehüllt und deswegen nur selten überliefert. Es bleibt Sache des Yachtbesitzers selbst, aus seinem Boot oder Schiff kein Geheimnis zu machen und damit in die Szene oder sogar in die breite Öffentlichkeit zu gehen.<sup>135</sup> Besteht er dagegen auf Diskretion, ist diese bis heute nicht nur Ehrensache, sondern auch Geschäftsgrundlage einer jeden Yachtwerft. In diesem Fall ist seine Identität nur ganz wenigen Insidern bekannt und wird in Werftarchiven in der Regel nicht überliefert. So verwundert es nicht, dass auch über jene vermögenden Amerikaner, die in den »Roaring Twenties« Yachten bei Lürssen orderten, nur sehr bruchstückhafte Informationen existieren.

Als geographischer Schwerpunkt ist aber – nicht gerade überraschend – die Ostküste auszumachen, vor allem New York, aber auch Philadelphia. Die ersten drei Yachtbauten DAUNTLESS, INISHOWEN und KINSALE lieferte Lürssen 1924 und 1925 nach Boston, eine Hochburg der irischstämmigen Amerikaner. Der Familienname Doherty sowie die beiden letzteren Bootsnamen lassen erkennen, dass auch dieser Kunde zu jener Volksgruppe gehörte. Deutschamerikaner waren unter den Abnehmern auch vertreten, doch keineswegs dominant. Der Yachtname PROSIT weist dagegen eindeutig auf einen amerikanischen Kunden deutscher Abstammung hin.<sup>136</sup> Die beiden Eigner von GEM und OLGA gaben in Dankschreiben an die Werft die New

Yorker Nobelmeile Fifth Avenue als ihre Adresse an.<sup>137</sup> Schließlich taucht in einem Fall (DAWN III) Florida auf, das sich damals zum Urlaubsparadies mauserte, in einem anderen Detroit am Michigansee (MOANA II). Die Bootsnamen CHICAGO II und III sprechen ebenfalls für diesen See als Fahrtgebiet. Für PROSIT wird der Sankt-Lorenz-Strom als bevorzugtes Revier genannt.<sup>138</sup>

1926 gelang der Werft im Zusammenwirken mit von Meister ein besonderer Vertriebs Erfolg, als Colonel H.H. Rogers († 1935) die CHARMING POLLY erhielt. Er war seit 1902 Mitglied des New York Yacht Club, übte dort aber keine Ämter aus.<sup>139</sup> Die Behauptung aus deutscher Quelle, dass er Clubpräsident war, trifft nicht zu.<sup>140</sup> Bereits 1903 und 1904 war er mit seiner damaligen Dampfyacht KANAWHA (1899) bei zwei Regatten vor Newport/Rhode Island und Sandy Hook in Erscheinung getreten<sup>141</sup>, sein Yachtwimpel ist aber auch noch im »Lloyd's Register of American Yachts« von 1927 nachweisbar.<sup>142</sup>

Welche Türen sich dadurch für den weiteren Yachtvertrieb für die Werft aus Deutschland öffneten, lässt sich nur erahnen. Weitaus am meisten ist über den Eigner der OHEKA II (1927) bekannt. Otto Hermann Kahn (1867–1934) entstammte einer jüdischen Bankiersfamilie in Mannheim. Nach einer Banklehre und dem Wehrdienst bei den preußischen Husaren ging er 1888 für die Deutsche Bank nach London, doch bereits 1893 zog es ihn weiter nach New York, wo er 1896 in die Investmentbank Kuhn, Loeb & Co. einheiratete. Vor allem bei der Sanierung von Eisenbahngesellschaften tätig, zählte er in den 1920er Jahren zu den bekannteren Größen der amerikanischen Finanzwelt und gelangte zu beträchtlichem Wohlstand, auch wenn er nach dem Börsenkrach 1929 erhebliche Verluste hinnehmen musste. Aufgrund seiner ausgeprägten musischen Interessen wirkte er als Mäzen, so bei der »Met«, der Metropolitan Opera in New York. Als äußeres Zeichen seines Reichtums galten sein Stadtpalais im italienischen Renaissancestil (1918) in Manhattan am Central Park, eine Sommervilla in Palm Beach in Florida sowie ein ausgedehntes Anwesen auf Long Island (1919), das stilistische Anklänge an Loireschlösser aufwies, nach seinen Initialen »Oheka Castle« genannt wurde und noch heute als Luxushotel existiert.<sup>143</sup> In dieses Tableau fügte sich als standesgemäßes Transportmittel zwischen Long Island und Manhattan die OHEKA II ein. In zeitgenössischen Presseberichten wird Kahn als Besteller der Yacht namentlich erwähnt. Er machte also keinerlei Hehl aus seinem Besitz, so dass es sich Otto Lürßen erlauben konnte, dem Redakteur der »Yacht« ausführlich über seinen prominenten US-Kunden zu erzählen, ohne eine Indiskretion zu begehen.<sup>144</sup> Durch seine Mitgliedschaft im 1870 gegründeten und noch heute bestehenden Eastern Yacht Club in Marblehead in Massachusetts war Kahn in die US-Yachtszene eingebunden.<sup>145</sup>

Von William Ziegler jr. (GEM) ist der Status eines Großindustriellen und Besitzers eines Rennstalls aus der zeitgenössischen Presse bekannt. Außerdem hatte er bereits 1913–1922 eine Dampfyacht gleichen Namens besessen,



Abb. 11 Der Eigner der OHEKA II (1927), der aus Mannheim stammende New Yorker Investmentbanker Otto Hermann Kahn (1867–1934, rechts im Bild), mit Sohn und Schwiegertochter vermutlich vor dem Hotel Adlon in Berlin im Mai 1931. (Bundesarchiv Bild 102-11196)

die 15 Knoten lief und als Commuter verwendet worden war. Ziegler († 1958) war ferner seit 1912 Mitglied des New York Yacht Club.<sup>146</sup> Der Kundenname Wanamaker (Baunummer 11050) lässt sich mit einiger Wahrscheinlichkeit einer Familie von Kaufhausbesitzern aus Philadelphia und New York zuordnen.<sup>147</sup> Es ist anzunehmen, dass es unter den verschiedenen Kunden geschäftliche, gesellschaftliche, yachtsportliche und womöglich private Querverbindungen gegeben hat, wodurch die Marke Lürssen weiterempfohlen worden ist. Auf jeden Fall kreuzten sich die meisten Vertriebswege bei von Meister in der Madison Avenue in Manhattan. Von einigen Booten, die an ihn geliefert wurden, ist nicht einmal der Name überliefert, so dass anzunehmen ist, dass von Meister nach Abnahme der Yacht von der Werft seine Verkaufsaktivitäten teilweise sehr selbstständig ohne Rücksprache mit der Werft ausgeführt hat. Auch im

Second-hand-Geschäft betätigte er sich, denn er verkaufte die frühere DEDE II als WAWA II weiter an einen Kunden in Philadelphia.<sup>148</sup>

1927 unternahm Otto Lürßen eine USA-Reise an Bord des Dampfers COLUMBUS des Norddeutschen Lloyd, über die aber nur andeutungsweise etwas bekannt ist.<sup>149</sup> Auf der Werft in Vegesack war das Sekretariat, sicherlich in Zusammenhang mit dem Amerikageschäft, für die Abwicklung englischsprachiger Korrespondenz qualifiziert. Vor dem Hintergrund des erfolgreich angelaufenen Vertriebs entschloss sich der Werftbesitzer im Spätsommer 1928 zu einer erneuten USA-Reise, die er gemeinsam mit Bunje unternahm, über die aber leider gleichfalls nur wenig überliefert ist.<sup>150</sup> In einem Schreiben an das US-Konsulat in Bremen vom 10. September 1928 zwecks eines dreimonatigen Besuchervisums hieß es: *Der Zweck meiner Reise ist Besuch meines Vertreters, Herrn F.W. von Meister [...], sowie verschiedener Interessenten für meine Erzeugnisse, um nähere Details, die für den Bau der Boote dringend erforderlich sind, durch mündliche Rücksprache zur Erledigung zu bringen, da durch schriftlichen Verkehr zu viel Zeit in Anspruch genommen wird. Der Weiteren sind buchhalterische Sachen mit meinem Vertreter zu*



Abb. 12 Otto Lürßen (links) bei einem Deckspiel mit zwei Mitreisenden an Bord des Lloyd dampfers COLUMBUS auf seiner Amerikareise 1927. (Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft, Bremen-Vegesack)

erledigen.<sup>151</sup> Ein weiteres Schreiben ergänzte: *Die Reise dient Studienzwecken und konstruktiver Bearbeitung von Projekten ...*<sup>152</sup> Die Abreise war für den 20. September, die Gesamtdauer für sechs bis acht Wochen vorgesehen.<sup>153</sup> Bald nach der Ankunft sprachen Lürßen und Bunje Ende September bei von Meister vor. Otto Lürßen, vermutlich nach wie vor in Begleitung von Bunje, verließ New York am 25. Oktober mit dem Lloyd-Dampfer DRESDEN. Einen Yachtauftrag soll die Reise auch erbracht haben.<sup>154</sup>

Der Kaufentscheidung einer vermögenden Kundenklientel zugunsten einer Yachtwerft im fernen Europa standen einige bürokratische Hürden im Weg. Allgemein galt damals in den Vereinigten Staaten ein Zoll von 30 % des Baupreises auf Yachten über 5 t, sofern sie nicht auf eigenem Kiel die amerikanischen Hoheitsgewässer erreichten.<sup>155</sup> Zu den Aufgaben von Meisters in New York gehörte auch die Zollabwicklung.<sup>156</sup> All dies war Ausdruck eines ausgedehnten Protektionismus, der dem sonst häufig in den USA postulierten Freihandel diametral widersprach. Die Gründe hierfür führen aus dem engeren maritimen Kontext hinaus und sind in der allgemeinen Politik zu suchen: *Das Problem ist, daß bis zur Präsidentschaft Franklin Roosevelts traditionell die Republikanische Partei meist über die Mehrheit im Kongreß verfügt hat. Hier führten die Vertreter von Schutzzöllen das große Wort, die den amerikanischen Markt, vor allem auch den Arbeitsmarkt, von der ausländischen Billigkonkurrenz im industriellen Bereich abschirmen wollten. Bei aller Freihandelsrhetorik wurden die U.S.A. im frühen 20. Jahrhundert,*

vor allem nach dem Ersten Weltkrieg, das klassische Land hoher Schutzzölle. Damit tat sich ein Grundwiderspruch auf, der sich bis in das weitere 20. Jahrhundert hinein fortsetzen sollte: Auf der einen Seite hielt Amerika das Ideal des ungehinderten Welthandels und der Chancengleichheit der Handelsmächte hoch, auf der anderen Seite verbarrikadierte es sich unter dem Einfluß des Kongresses immer wieder hinter einer Mauer von Schutzzöllen, deren voraussehbare Rückwirkungen wie etwa Vergeltungszölle den freien Handelsaustausch einschränken mußten. Regionale und oft genug lokale Wirtschaftsinteressen, die im Kongreß vertreten wurden, einerseits und der Wunsch nach erweiterten Handelsmöglichkeiten andererseits setzen in diesem Wirtschaftsbereich bis heute unterschiedliche Prioritäten und geraten so miteinander in Widerspruch.<sup>157</sup> Der von 1921 bis 1932 amtierende US-Finanzminister Andrew W. Mellon (1855–1937) hatte bei Industriewaren Schutzzölle hochgezogen, um die inländische Konjunktur abzusichern und vor lästiger Auslandskonkurrenz zu schützen.<sup>158</sup> Vor allem diese protektionistische Politik, und nur in zweiter Linie die Weltwirtschaftskrise ab 1929, wurde schließlich dem US-Yachtgeschäft von Lürssen zum Verhängnis.

Der größere Teil der amerikanischen Lürssen-Yachten entsprach dem Typ des langsameren »Seekreuzers«, wie die damalige Yachtpublizistik in Deutschland diesen gängigen Bootstyp einordnete. Er diente nicht dem Sport, sondern der Freizeitgestaltung auf dem Wasser. Bei der PEREGRINE (1925) mit ihren 11 Knoten war weniger Wert auf Schnelligkeit als auf Solidität und Seetüchtigkeit gelegt worden. So lag diese Yacht in ihrer Geschwindigkeit im unteren Durchschnitt bei diesen Booten. Interessanterweise verglich die Presse PEREGRINE mit einem Zollkreuzer-Entwurf der Bauwerft.<sup>159</sup> Auf-



Abb. 13 Zu den mittelgroßen Tourenyachten zählte die 30-Meter-Yacht MALAINA (1927). (Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft, Bremen-Vegesack)



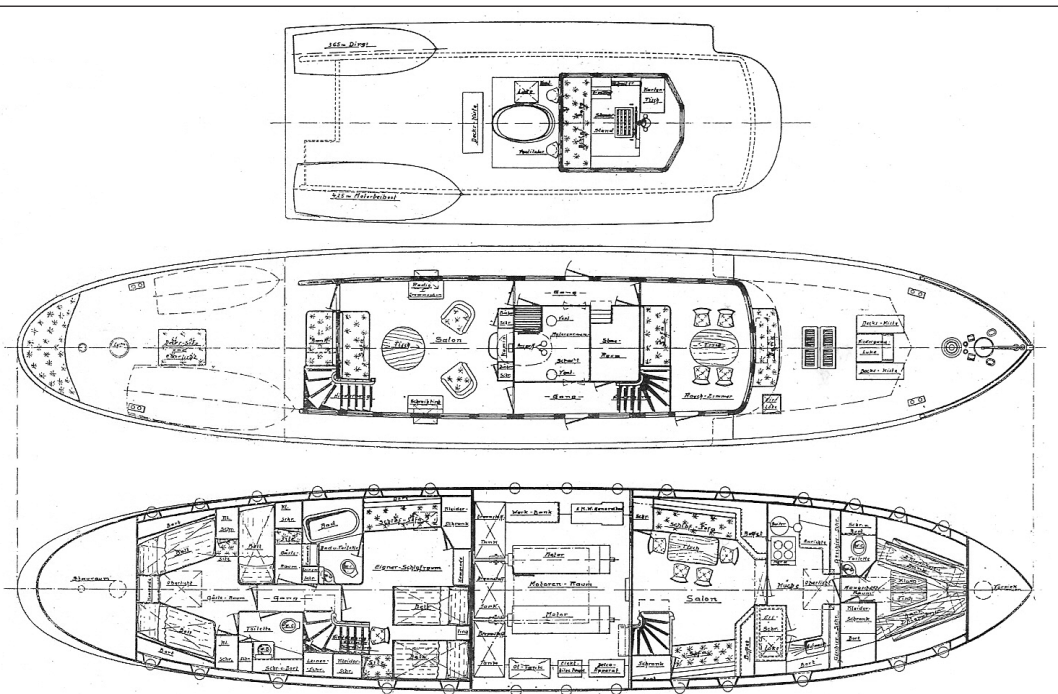
grund von Ähnlichkeiten in der äußeren Gestaltung sowie den Abmessungen bei den kleineren Booten, deren Länge um die 15 Meter herum betrug, ist eine zumindest partielle Standardisierung in den Entwürfen zu vermuten. Sie sparte Entwicklungs- und Fertigungskosten, dürfte aber trotzdem für spezielle Kundenwünsche, vor allem in der Einrichtung, entsprechend flexibel gehandhabt worden sein. Dagegen ragten die 1927–1930 abgelieferten größeren Tourenyachten DREAMER<sup>160</sup>, der Kompositbau MALAINA<sup>161</sup>, MOANA II<sup>162</sup> und DAWN III<sup>163</sup> mit ihren Längen zwischen 18 und 29 Metern deutlich heraus. Diese Neubauten waren Einzelstücke. Gestalterische Übereinstimmungen zu noch größeren Bauten, wie etwa zwischen MALAINA und GEM, sind ebenfalls festzustellen.

Nur nebenbei zu erwähnen sind einige Yacht tender, die nicht selten größeren Yachten zugeordnet waren, meist Baunummern mit der Endziffer 0 oder 5 trugen und als Nebengeschäfte zu den größeren Aufträgen der Werft zugute kamen (vgl. Tab. 2). Darüber hinaus sind unter den vielen kleineren und damals serienmäßig bei Lürssen für den Massenverkauf gefertigten Booten (meist mit ihren ungeraden Baunummern) auch Exemplare in die USA gegangen, was hier aber nicht in allen Einzelheiten darzustellen ist.<sup>164</sup>

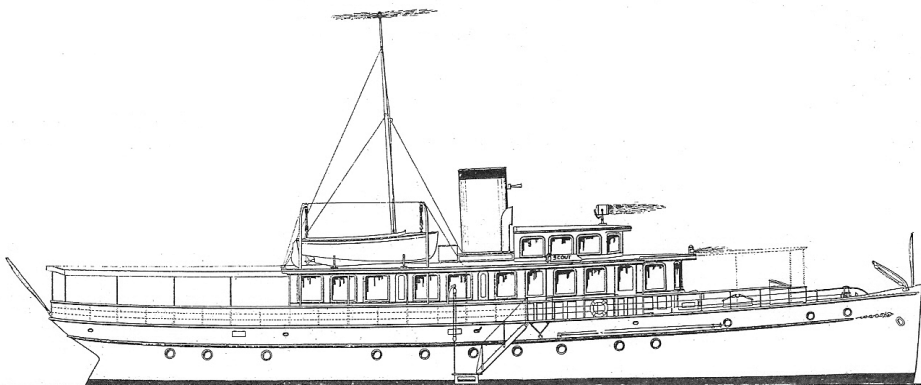
Das ausgedehnte Küstenrevier am Atlantik, das sich vom Sankt-Lorenz-Strom in Kanada bis hinunter nach Florida erstreckte, bot unendliche Möglichkeiten für sommerliche Fahrten mit größeren und kleineren Yachten. Ein zeitgenössischer deutscher Pressebericht illustriert die Bedingungen im Osten der USA: *Die unmittelbare Umgebung New Yorks bietet Wasser in allen Dimensionen, den offenen Atlantik, geschütztere Binnenarme voller landschaftlicher Reize, die breiten Mündungspartien des Hudson, über dessen Flußlauf man Expeditionen bis nach Kanada hinauf und in das unerschöpfliche Seengebiet des Ontario, Erie, Huron und Michigan machen kann. Die Ausdehnung dieser Riesenseen schwankt in der Länge zwischen 200 und 500 Kilometern, dazu keine kontrollierende und notierende Strompolizei, ein Idealgebiet zur Ausnutzung der Schnelligkeit.*<sup>165</sup>

Die englischsprachige Zeitschrift »Yachting World« schrieb im Sommer 1929 anlässlich der Ablieferung der MALAINA: *Considering the size of the deckhouse and the amount of upper work generally, it is obvious that MALAINA is not intended for extended sea cruises. Given reasonably good weather she should be capable of making long passages, but her home waters will undoubtedly be among those vast sheltered stretches in America which arouse the envy of so many British yachtsmen.*<sup>166</sup>

Für denselben Zweck war 1926 die SCOUT gedacht, deren eigenwillige, amerikanisch beeinflusste Konzeption noch an anderer Stelle zu würdigen ist: *Der Rumpf ist in besonders kräftiger Karweel-Bauweise aus Teakholz hergestellt und besitzt Unterwasser-Kupferung, somit ist derselbe für die Verwendung in allen Gewässern geeignet. Besonders bemerkenswert ist die sehr geschickte Lösung der Seitenansicht des Schiffes, das trotz seiner gerin-*



Motoryacht „Scout“. Deckspläne. Maßstab 1:150. Bootsdeck, Oberdeck und Kajütdeck.



Seegehende Motoryacht „Scout“, Seitenansicht. Maßstab 1:175. Länge 26,0 m. Breite 5,10 m. Seitenhöhe 2,97 m. Tiefgang 1,62 m.

Abb. 14 Generalplan der auf einem US-Design beruhenden Scout (1926). (Aus: Die Yacht 44, 1926, S. 18)

gen Größe mit einem über die halbe Schiffslänge reichenden Deckshaus und einem Steuerstand versehen ist und dabei unter Deck von vorn bis hinten volle Stehhöhe besitzt.

Die Yacht hat sich als ganz vorzügliches Seeboot bewährt und ist unkennterbar. Beim Bau des Schiffes ist in sehr weitgehendem Maße deutscher und

amerikanischer Yachtbau gemeinsam am Werke gewesen. So wurden z.B. die Maschinenanlage (zwei 90-PS-6-Zylinder-Winton-Benzinmotoren), das Licht-Aggregat, ein automatisches Wasserdrucksystem und die übrigen elektrischen Hilfsmaschinen von Amerika geliefert und hier eingebaut.<sup>167</sup> Mit einer Geschwindigkeit von 10,5 Knoten verfügte SCOUT über einen Aktionsradius von etwa 1000 Seemeilen.<sup>168</sup>

Neben diesen langsameren und geräumigeren Yachten gelang es der Werft alsbald, auf den Markt der Commuter vorzudringen. Für diesen Typ bürgerte sich in der zeitgenössischen deutschen Publizistik der Begriff »Expresskreuzer« ein. Es sollte sich zeigen, dass man hier von einem Sonderkapitel der damaligen Werftgeschichte überhaupt sprechen kann. 1925 machte die PAINE als Erstauftrag für von Meister den Anfang<sup>169</sup>, wobei Elemente des deutschen Motoryachtbaus zum Tragen kamen: *In Fortentwicklung ihres bekannten Typs einer schnellen Verkehrs-Limousine, die ja z.B. auf Berliner Gewässern in einer ganzen Reihe von Exemplaren in Betrieb ist, hat die Yacht- und Bootswerft Fr. Lürssen in Vegesack bei Bremen den Wünschen ihrer Kundschaft entsprechend eine neue zweimotorige Limousine herausgebracht. Dieses Fahrzeug ist um fast 4 m länger als die übliche Type und hat eine erheblich komfortablere Einrichtung.*

*In der [...] Ausstattung ist das Fahrzeug in mehreren Exemplaren für amerikanische Rechnung gebaut und abgeliefert worden. Diese Einrichtung entspricht den Wünschen der amerikanischen Besteller, die derartige Fahrzeuge in der Hauptsache in New York als rasches Verbindungsmittel zwischen ihrem weit draußen liegenden Wohnsitz und der City benutzen. Mit der zweimotorigen Maybach-Anlage erreicht das [...] Fahrzeug eine Geschwindigkeit von fast 50 Kilometer in der Stunde.*<sup>170</sup>

Zwei Jahre später konnte mit der CHICAGO II ein weiteres Boot dieses Typs in die Staaten verkauft werden. Deren Eigner, dem Namen nach ein Deutschamerikaner, erhielt ein Jahr später 1928 mit der CHICAGO III noch

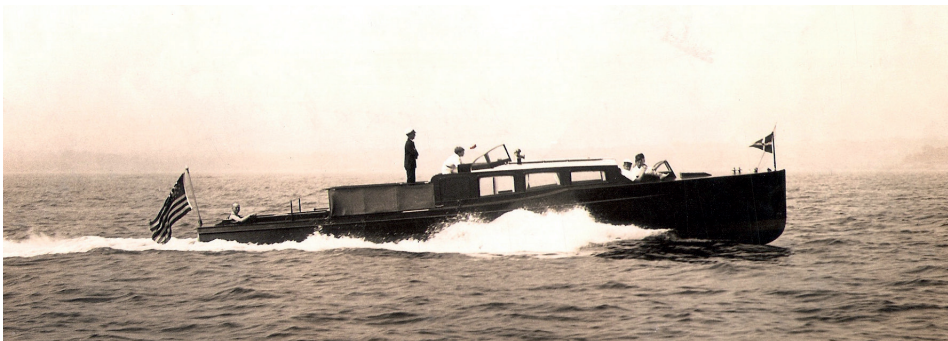


Abb. 15 Der kleinere »Commuter« CHICAGO III (1928). (Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft, Bremen-Vegesack)

eine leicht vergrößerte Version. Die im Mai des gleichen Jahres bestellte und an einen anderen Kunden abgelieferte, geringfügig längere und schnellere DORICA gehörte zum gleichen Typ.<sup>171</sup>

Konnten diese vier Commuter aus dem bisherigen Bauprogramm abgeleitet werden, so schlugen die vier übrigen Neubauten dieses Yachttyps in mancherlei Hinsicht ein neues Kapitel auf. Sie stellten bei der Gestaltung der Unterwasserlinien wesentlich erhöhte Anforderungen, die nicht allein mit dem üblichen empirischen Erfahrungsschatz aus dem Bootsbau abgedeckt werden konnten. Hier konnte nur gezielte schiffbauliche Forschung weiterhelfen. Infolge der Entwicklung früher Rennboote sowie der systematischen und ingenieurwissenschaftlichen Herangehensweise Otto Lürßens hatte die Werft bereits vor dem Krieg improvisierte Modellversuche in Eigenregie unternommen. Für den Bau des Rekordbootes LÜRSEN-DAIMLER wurden 1910 Holzmodelle mit einem Motorboot auf der Weser geschleppt und damit wichtige Erkenntnisse gewonnen.<sup>172</sup> Im April 1925 erfolgten bei der 1903 gegründeten Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau in Berlin im Auftrag von Lürssen Schleppversuche mit einem Paraffinmodell, das einem als Expresskreuzer bezeichneten Boot mit einer Länge von 20,98 Metern im Original entsprach.<sup>173</sup> Vermutlich ging es um das weiter unten noch zu würdigende Versuchsboot LUER.

Für die Formoptimierung der amerikanischen Spitzenyachten bot sich diese Möglichkeit auch an. Zum Neubau CHARMING POLLY hieß es in einer Broschüre: *It was first decided that CHARMING POLLY would necessarily have to have blueblooded ship-designing experts to visualize her size and stays. So the story was told to the famous Hamburgische Schiffbau Versuchsanstalt*

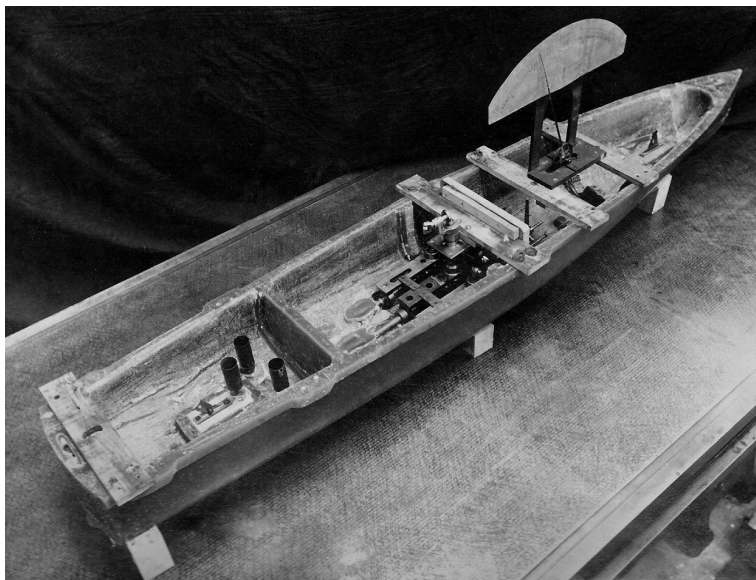


Abb. 16 Versuchsmodell der CHARMING POLLY der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt (HSVA). (Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft, Bremen-Vege-sack)

*in Germany, headed by Ernest Foerster, designer of the MAJESTIC, LEVIATHAN, ALBERT BALLIN, DEUTSCHLAND and many others of the "big fellows".*<sup>174</sup>

Die Verbindung der Werft zur renommierten, 1913 entstandenen und noch heute bestehenden Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt (HSVA) ist im Lürssen-Archiv seit September 1925 im Zusammenhang mit nachfolgenden Tests für andere Neubauten aktenkundig. Fortan wurden zahlreiche Modellversuche im Hamburger Versuchstank für Lürssen durchgeführt<sup>175</sup>, nicht zuletzt für den um 1930 anlaufenden Bau von Schnellbooten für die Marine.<sup>176</sup> Die Zusammenarbeit zwischen Werft und Versuchsanstalt existiert noch heute.<sup>177</sup>

Zur im Frühjahr 1926 fertiggestellten CHARMING POLLY<sup>178</sup> schrieb ein Zeitungsbericht: *Der Besteller der Yacht will dieselbe zu Geschäftsfahrten in den Newyorker Gewässern und auch zu ausgedehnten Ferien-Seefahrten nach Florida verwenden.*<sup>179</sup> »Die Yacht« präziserte: *Der Kreuzer ist durchaus nicht etwa als Rennboot gebaut, sondern ein normaler, wohnlich und luxuriös eingerichteter Seekreuzer, der in allem der modernen Geschmacksrichtung des reichen amerikanischen Sportsmannes entspricht.*<sup>180</sup>

CHARMING POLLY war in einer besonderen Kompositbauweise hergestellt worden: *... während alle anderen Konstruktionselemente, die sonst in Stahl ausgeführt werden, hier nach einem besonderen System in Duraluminium bzw. Bronze gebaut sind. Selbst Spanten und Motorenfundamente bestehen aus Duraluminium.*<sup>181</sup> Die Leichtbauweise wurde wie folgt beschrieben: *Der Bootskörper ist, mit Rücksicht auf eine möglichst hohe Geschwindigkeit, ungewöhnlich leicht gebaut. Die doppelt karwele Außenhaut wiegt so gut wie nichts und erhält nur durch ein raffiniertes System von Quer- und Längsverbänden ihre große Festigkeit, die sie befähigt, die ungeheuer starke Motorenanlage [...] zu tragen und damit die kolossale Geschwindigkeit [...] auszuhalten.*<sup>182</sup> Diese betrug immerhin 28 Knoten.

Ein anderer Zeitungsbericht beschrieb den ungewöhnlichen Neubau weiter: *Die erreichte Geschwindigkeit beträgt 54 km in der Stunde bei einer Leistung von insgesamt 1350 effektiven Pferdestärken der drei 12zyl. Maybach-Luftschiff-Motoren. Es ist dies dieselbe Motoren-Type, wie die des Amerika-Luftschiffes LOS ANGELES, jedoch bereits mit den Verbesserungen, welche sich aus den Erfahrungen mit dem Luftschiff ergeben haben. Die Motoren sind direkt umsteuerbar und werden mit gewöhnlichem Handelsbenzin betrieben. Die Bedienung erfolgt durch Maschinisten und die Befehlsübertragung durch Maschinentelegraph von der Brücke. Die Yacht ist vornehm und sehr geräumig eingerichtet. Sie besitzt einen großen, luftigen Decksalon, der zugleich als Speisezimmer dient und mit der dahinter unter Deck liegenden Küche durch einen Aufzug verbunden ist. Die übrige Einrichtung besteht aus einem Eigner-Schlafzimmer mit Toilette, 2 Gäste-Schlafzimmern mit Toilette für 6 Mann Besatzung im Vorschiff. Für die Beleuchtung ist ein besonderer Benzin-Dynamo vorgesehen. Eine automa-*



Abb. 17 CHARMING POLLY im Bau in Vegesack, etwa Anfang 1926. (Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft, Bremen-Vegesack)

*tische Wasserpumpe dient zur Versorgung der Toilette sowie der Küche mit warmem und kaltem Wasser. Bei der Fertigstellung und der Ausstattung des Schiffes waren verschiedene hiesige und auch auswärtige Firmen beteiligt.*<sup>183</sup> Es dürfte keine Übertreibung gewesen sein, wenn »Die Yacht« bei ihrem sonstigen Überblick über die gesamte Szene resümierte: *Die Werft war damit vor eine Aufgabe gestellt, wie sie die deutsche Bootswerftindustrie bisher noch nicht zu lösen hatte ...*<sup>184</sup>

Es klang bereits am Beispiel der Marineboote aus dem Ersten Weltkrieg an, dass die Entwicklung bei Lürssen in bestimmten Fällen durch die Wechselwirkung zwischen militärischer und ziviler Technik geprägt wurde. Sie stellt ein geradezu klassisches technikhistorisches Entwicklungsmuster dar. Auf die Erfahrungen mit den LM-Booten und LÜSI hatte man ohnehin schon zurückgreifen können, was der CHARMING POLLY sicherlich zugute gekommen war. 1927 wurde mit der LUER ein weiterer so bezeichneter Expresskreuzer abgeliefert. Er war in den Abmessungen (21 Meter Länge, 3,6 Meter Breite) sowie in der Verdrängung von 23,9 t zwar geringfügig kleiner als CHARMING POLLY, besaß aber mit drei Maybach-Motoren desselben Typs eine identische Antriebskonfiguration und lief mit 29 Knoten einen Knoten schneller.<sup>185</sup> Zwar war LUER für deutsche Rechnung bestimmt, aber als ein

wichtiges entwicklungsgeschichtliches Bindeglied zwischen den amerikanischen Lürssen-Commutern muss auf dieses besondere Boot in einem Exkurs eingegangen werden.

Die zivile Aufmachung durch den Auftraggeber in Berlin diente nur zur Tarnung, denn tatsächlich steckte die Reichsmarine dahinter, um die Bestimmungen des Versailler Vertrags zu umgehen und neue technische Entwicklungen voranzutreiben.<sup>186</sup> Kapitän zur See Walter Lohmann (1878–1930) betrieb am Parlament und am fiskalischen Prüfwesen vorbei geheime Rüstungsprojekte, die als kommerzielle oder wassersportliche Unternehmungen getarnt waren. So wurde auf der Hanseatischen Yachtschule in Neustadt in Holstein verdeckte Ausbildung betrieben. Eine Reihe von Scheinfirmen sollte die Projekte Lohmanns kommerziell finanzieren und diese von Haushaltsmitteln zumindest teilweise unabhängig machen. 1927 deckte die Presse die sogenannte »Lohmann-Affäre« auf. Ihr Namensgeber musste seinen Abschied nehmen, seine Unternehmungen wurden abgewickelt. Darunter befand sich auch die Navis GmbH, welche die LUER als zivil getarntes Versuchsschnellboot geordert hatte<sup>187</sup>, das gleichzeitig für die Werft den Übergang zur nachfolgenden OHEKA II darstellte.<sup>188</sup>

Bei diesem Neubau hatte der amerikanische Kunde laut einem Zeitungsbericht folgende Forderungen gestellt: *Er hatte sich vor ein paar Jahren am Long Island-Sound, dem Wannsee New Yorks, eine schloßartige Besitzung gebaut. Sehr bald hatten die mit Kraftwagen überfüllten Chausseen ihm den Gedanken nahegelegt, den Weg von seinem Landhaus und zur City zurück auf dem Wasser zurückzulegen. Dieser Wasserweg ist 34 sm lang. Sein bisheriges Schnellboot OHEKA I legte ihn in 1½ Stunden zurück. Das war ein zu starker Zeitverbrauch für den vielbeschäftigten Geschäftsmann. Er mußte in einer Stunde geschafft werden. Gleichzeitig wollte Bankier Kahn auf dem Hinweg frühstücken und Zeitung lesen sowie auf dem Rückweg Tee trinken und nochmals Zeitung lesen, ohne durch Geräusche und Vibrationen gestört zu werden.*<sup>189</sup>

Im März 1926 befand sich das Boot im Bau: *Dieses Fahrzeug wird mit seinen schlanken Linien nicht nur ganz ungewöhnlich schnell sein, sondern wird auch hervorragende Eigenschaften im Seegang aufweisen. Dem Bau dieser mehr als Rennboot wirkenden Motoryacht sind sorgfältige Modellschleppversuche vorausgegangen, die mit Werftmitteln vorgenommen wurden. Die Außenhaut besteht aus doppelt karweler Eichenbeplankung mit stählerner Innenkonstruktion.*<sup>190</sup>

Dieses Projekt bedeutete eine besondere Herausforderung: *Auf der Werft in Vegesack standen die Erfahrungen aus der früheren Bauzeit schnellerer Yachten zur Verfügung. Trotzdem war es nicht leicht, ein 23-Meter-Schiff mit wohnlicher Einrichtung, Räume für fünf Tonnen Benzin, den Raum für die Maschinen und für die Mannschaften auf eine Formel zu bringen, die die geforderte Geschwindigkeit sicherte. Bei der Umschau nach Maschinen*

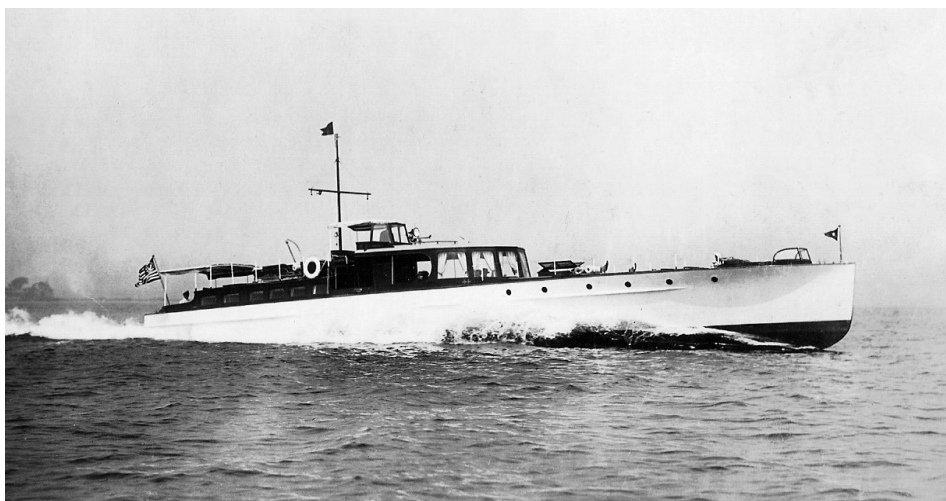


Abb. 18 Mit ihren rund 34 Knoten war die OHEKA II (1927) die schnellste in die USA gelieferte Lürssen-Yacht. (Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft, Bremen-Vegesack)

*fanden sich als ausreichend nur die gleichen Luftschiffmotoren, die die erste Verbindung durch die Luft zwischen Deutschland und Amerika ermöglicht hatten, der Maybach-Motor von 460 PS, der inzwischen auf 500 Pferdestärken gebracht worden ist.*

*Nach den Berechnungen waren deren drei erforderlich, die bei einem Nettogewicht von je 900 Kilogramm mit dem riesigen Rohrnetz, das für Betriebsstoffzuführung, Schmiermittel, Wasserkühlung, Entlüftung und Auspuff erforderlich war, wieder drei Tonnen ohne Bootskörper und Einrichtung bedeuteten. Beim Bau des Gerippes, besonders beim Fundament für die drei Motoren, das vom Bug bis zum Heck durchkonstruiert wurde, zog man Duralumin in größerem Umfang heran und erzielte dadurch erhebliche Gewichtersparnis. So wurde es möglich, der Einrichtung noch eine besondere Aufmerksamkeit widmen zu können und doch das zu erreichen, was Hauptbedingung war: die garantierte Geschwindigkeit. Sie wurde noch übertroffen.<sup>191</sup>*

*Diesem Hauptpunkt aus dem Forderungskatalog des Auftraggebers musste besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden: Die geforderte Geschwindigkeit von 34 sm (63 km), in Verbindung mit Geräuschlosigkeit und Vibrationsfreiheit, war eine ziemlich harte Nuß für den Konstrukteur. Die Geschwindigkeit war nur zu erreichen durch geringes Boots- und Maschinengewicht bei sehr hoher Maschinenleistung.<sup>192</sup>*

*Bei der Probefahrt auf der Unterweser ging diese Rechnung schließlich auf. Bei Gegenwind wurden auf der Messmeile zwischen zwei Baken 36,4, in umgekehrter Richtung bei Wind von achtern 37,1 Knoten gemessen. Auch die übrigen Bedingungen stimmten: Die Motoren arbeiteten einwandfrei. Erschütterungen waren selbst im Decksalon, der sich unmittelbar über dem*



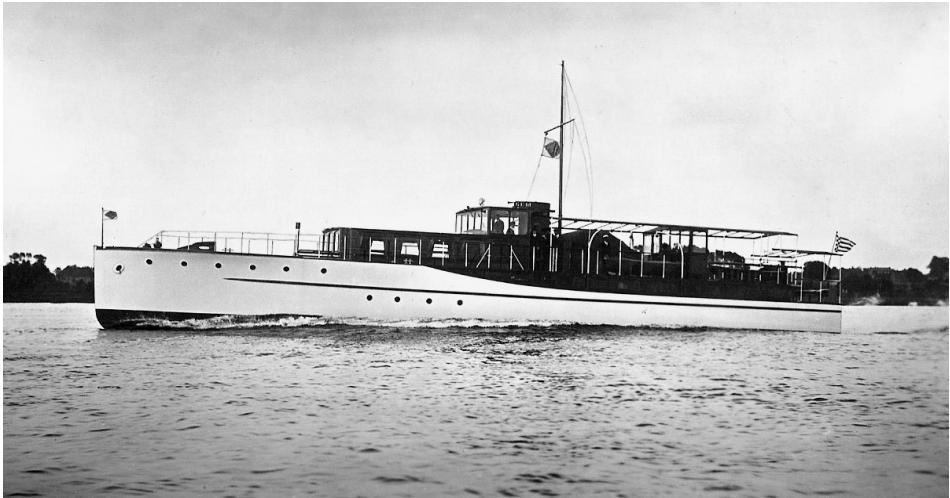


Abb. 19 Die 30-Meter-Yacht GEM (1928) war der größte Lürssen-Neubau für Amerika in der Zwischenkriegszeit. (Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft, Bremen-Vegesack)

*Maschinenraum befindet, nicht zu bemerken. Auch das Surren der Motoren drang, durch eine Filzplatte im Fußboden gedämpft, nur als leise summen- des Geräusch zu uns herauf.*<sup>193</sup>

OHEKA II war mit Abstand die schnellste Yacht, die Lürssen damals in die USA lieferte. Wie sich nach einer gewissen Zeit herausstellte, wurde das Boot für die spätere Konstruktionsarbeit der Werft auf anderen Gebieten richtungsweisend. Die interessierte Öffentlichkeit wusste, dass ein solcher Neubau speziell auf amerikanische Verhältnisse zugeschnitten war: *Bei uns in Deutschland sind weder die wirtschaftlichen Verhältnisse noch die sonstigen Vorbedingungen dafür vorhanden, derartigen Fahrzeugen Existenzberechtigung zu verleihen.*<sup>194</sup>

Der rund 30 Meter lange, ebenfalls als Commuter ausgelegte und im Juni 1928 abgelieferte Kompositbau GEM war das größte Lürssen-Boot, das nach Amerika ging.<sup>195</sup> Es war jedoch mit seinen 25,9 Knoten deutlich langsamer als CHARMING POLLY und OHEKA II. Dafür war die GEM aufgrund ihrer Größe umfangreicher ausgerüstet: *So besitzt das Schiff vier vollständige Badeeinrichtungen, eine umfangreiche Elektroanlage mit einer 100 V-Akkumulatornbatterie und eine Hilfsmaschinenanlage. Diese besteht aus zwei 4 kW Benzin-Dynamo-Aggregaten, einer größeren Anzahl von Elektropumpen und -Antriebsmotoren für die Kühlanlage, die Brennstoffförderung, das Wasserdrucksystem, die Feuerlöschanlage, die Lenzanlage, Pumpklosetts, Ankerspill und Bootsheizwinde, zum Teil in doppelter Anzahl für Reservewecke. Daneben vermögen die Tanks der Yacht einen Brennstoffvorrat von 7000 l und 3500 l Wasser zu fassen.*<sup>196</sup>

Als letzten Commuter lieferte die Werft die im Februar 1929 bestellte OLGA ab. Mit rund 22 Metern Länge entsprach sie zwar in der Größenordnung



Abb. 20 Das charakteristische Decksdesign eines Commuters kommt bei der OLGA (1929) gut zum Ausdruck. (Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft, Bremen-Vegesack).

CHARMING POLLY und OHEKA II, war aber mit 26 Knoten ebenfalls langsamer als diese beiden Neubauten.<sup>197</sup> Der Höhepunkt des US-Yachtgeschäfts von Lürssen war damit überschritten.

Der »Schwarze Freitag« 1929 wird mit seinen Auswirkungen auch die amerikanische Yachtszene getroffen haben, wobei Details hier viel zu weit führen würden. Überliefert und geradezu auf makabre Weise legendär sind in der allgemeinen Literatur Einzelschicksale von Finanz- und Börsenleuten, die vom persönlichen Ruin bis zum Suizid reichen. Das »Lloyd's Register of American Yachts« verzeichnet 1930 den Besitzerwechsel einiger Lürssen-Yachten<sup>198</sup>, doch der jeweilige Einzelfall mag nicht immer nur schicksalhafte, sondern eher banale Gründe gehabt haben.

Doch bereits vor dem Börsencrash an der Wall Street, als das amerikanische Yachtgeschäft 1928 noch in voller Blüte stand, wurden im Kapitol in Washington die legislativen Weichen für dessen Ende gestellt. Im Januar 1929 sah die englischsprachige Zeitschrift »The Motor Boat« in einem Artikel mit der

Überschrift *European-built boats for America* die Zeichen an der Wand und berichtete: *It is well known that a number of yachts and motor boats of all sizes have recently [been] constructed in Germany for American owners, including the largest motor yacht in the world, the NOURMAHAL.*<sup>199</sup> *Some time ago American boat and yacht builders took up the question with Congress, and as a result heavy import taxes are imposed on motor craft built abroad and brought into America. Nevertheless, numbers of orders for motor yachts have been placed in Germany and the extent of this work can be gauged from the fact that the United States Shipping Board has contracts now for the shipment of 69 motor boats and sailing yachts from Germany before the spring [...]*

*Until six months ago the duty referred to above was only imposed if the craft arrived as cargo; if under its own power there was no tax to pay. Hence many boats were forwarded to Halifax and sailed under own power to Boston or New York, thus evading the duty. The Customs regulations have now been altered so that boats have to pay duty whether they come under their own power or are carried on a steamer as freight.*<sup>200</sup> Die Literatur spricht, wie gesagt, von einem Zoll von 30 % auf alle Yachten.<sup>201</sup>

Wegen der Komplexität der Aufträge dauert es im Schiff- und auch Bootsbau nicht selten eine gewisse Zeit, bis eine positive oder wie in diesem Fall negative Konjunktur auf den eigenen Betrieb durchschlägt. Die Gesetzesänderung in Washington führte deshalb nicht zu einem sofortigen Abbruch, wohl aber zu einem allmählichen Auslaufen des Yachtgeschäfts. Zweifellos hat die 1929 ausbrechende Weltwirtschaftskrise diesen Prozess beschleunigt. Am 26. November 1931 orderte von Meister sein letztes Boot. Gleichzeitig sorgte er für Zulieferungen aus den USA, deren Umfang am Jahresende noch erweitert wurde. Neben einigen anderen Ausrüstungen handelte es sich um die beiden Chrysler-Antriebsmotoren und ein 8-Fuß-Beiboot. Zwar sind derartige Beistellungen im Schiffbau bis heute gängige Praxis und waren dem US-Yachtgeschäft keineswegs fremd, passten aber gerade im Zeichen der inzwischen ausgebrochenen Weltwirtschaftskrise ins Bild, denn diese Zurüstungen verraten ein krisenbedingtes »America first«-Motiv.

Im Frühjahr 1932 war dieser Auftrag, der Yachtender VEGA, abgewickelt und verließ als letzter US-Neubau die Werft: *Das Boot kam am 17.3.32 zur Ablieferung und zwar als letzter Auftrag von Herrn von Meister. Die Boote nach Amerika wurden immer über Montreal geliefert und auf dem Wasserweg nach Amerika eingeführt, sie waren bis dahin auch zollfrei. Die heimische Bootsindustrie hatte sich dagegen aufgelehnt, seitens des Repräsentantenhauses wurden daher die Einfuhr durch eine 20 % Einfuhrsteuer oder 2 % Jahressteuer vom Objekt belegt, diese Differenz ließ sich aber leider im Preise nicht aufholen und damit fand das Amerikageschäft seinen Abschluß.*<sup>202</sup> Eine im Nachhinein angefertigte Aufstellung der 1926–1932 durch von Meister verkauften Yachten (fünf Expresskreuzer, zwei große Die-



Abb. 21 Der Yachtender VEGA – hier im späten Winter 1931/32 in Vegesack – war der letzte US-Auftrag. (Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft, Bremen-Vegesack)

sel-Motoryachten, sechs Motoryachten 60 Fuß, fünf Motoryachten 50 Fuß, drei Motoryachten 48 Fuß, zwei Limousinen, ein Yachtender, ein Fischboot, neun Motorbeiboote) zeigt eine eindrucksvolle Bilanz<sup>203</sup>, auch wenn sie mit den Ergebnissen späterer Forschungen nicht ganz deckungsgleich ist (vgl. Tab. 2–3).

Im März 1937 ging der älteste Sohn Otto Lürßens, Gert Lürßen, für ein Jahr in die USA, um Erfahrungen für seine spätere Führungstätigkeit zu sammeln.<sup>204</sup> Hier dürften ältere Verbindungen aus den 1920er Jahren noch wirksam gewesen sein, doch zu jener Zeit war auf der Werft, die überwiegend im Zeichen des Schnellbootbaus für die Kriegsmarine stand, das amerikanische Yachtgeschäft nur noch eine Reminiszenz.

Die Frage, was aus all den Lürssen-Yachten in den USA geworden ist, lässt sich vom deutschen Schreibtisch aus kaum beantworten, sondern müsste von der amerikanischen Forschung und einschlägigen Publizistik beantwortet werden. Nur sehr bruchstückhafte Informationen liegen bislang vor. Von INISHOWEN ist bekannt, dass das Boot vom Mai 1942 bis zum März 1943 bei der United States Coast Guard Reserve unter der Bootsnummer CGR-82 zu Hafenschutzaufgaben im 1. US Coast Guard District in den nördlichen Neuenglandstaaten eingesetzt und im August 1944 endgültig seinem Eigner wieder ausgehändigt wurde.<sup>205</sup>

1991 glaubte ein Zeitzeuge, in einer Fernsehsendung eine Lürssen-Yacht gesehen zu haben: *Rund 60 Jahre später, also etwa 1985, kam im Z.D.F. ein Bericht über amerikanische Luxusyachten. Es wurde die hervorragende Güte eines der letzten noch in Betrieb befindlichen Boote in Holzbauweise gepriesen und deutlich genug gezeigt, um sicher zu erkennen, dass es die brave MALAINA war.*<sup>206</sup> Ein belastbarer Beweis steht indes aus.

Das Bauschild der DAUNTLESS befand sich im Sommer 2008 im Privatbesitz in Massachusetts, ein Jahr später wurde bekannt, dass ein Dinghi von DAWN III sich ebenfalls in privater Hand in Texas befand.<sup>207</sup> Ein von Lürssen gebautes Skiff mit der Baunummer 10572, das zu den nebenher vertriebenen gängigen Kleinbooten zählte, wurde um 1988 in schlechtem Zustand in einer Garage bei Cape Cod aufgefunden und von einem Privatmann in Massachusetts restauriert.<sup>208</sup>

Es scheint so, dass von den größeren Lürssen-Yachten in den USA keine die Zeiten überdauert hat.<sup>209</sup> Die Erfahrung hat gezeigt, dass der Werft immer wieder Informationen über noch existierende historische Ruder- und Motorboote aus Deutschland und den Niederlanden sowie von Elektrobooten für den Fahrgastverkehr im alpinen Raum zuzugingen, aus den USA dagegen nicht. Eine Anfrage an zwei amerikanische Museen um die Jahreswende 2014/15 ging ins Leere.<sup>210</sup>

Den größten Nachruhm aller US-Yachten von Lürssen hat zweifellos OHEKA II eingestrichen. Das mag an der damaligen Publizität oder auch an der entwicklungsgeschichtlichen Bedeutung für den späteren Schnellbootbau liegen. Auch nach dem Zweiten Weltkrieg war dieser Neubau auf der Werft nicht in Vergessenheit geraten.<sup>211</sup> Bis heute ist die OHEKA II die einzige US-Yacht von Lürssen, die in Kontaktaufnahmen mit dem historischen Archiv der Werft immer wieder von Modellbauern und anderen Interessenten nachgefragt wird. 2006 gab ein Verlag im baden-württembergischen Möckmühl einen Modellbaubogen heraus. Im Juni 2009 besuchte ein Modellbauer aus Solingen die Hauptverwaltung von Lürssen in Bremen-Vegesack und präsentierte mit berechtigtem Stolz das von ihm gefertigte Modell der OHEKA II.<sup>212</sup>

Bau-Nr.	Typ	Name	Jahr	Kunde	Länge	(X)	Antrieb/PS/kn
7880	MY	DAUNTLESS	1924	Doherty, Boston	17,5 m/60'		Maybach/60
8040	MY	INISHOWEN	1925	Doherty, Boston	19,8 m/65'		2 Speedway/180
8050	MB	KINSALE	1925	Doherty, Boston	18,28 m		2 Maybach/180
8089	DI		1922	Hugh. L. Adams, Philadelphia	5 m		
8821	MD		1923	Hugh. L. Adams, Philadelphia	12 m		
9130	MB		1925		9 m	X	
9810	CTER	PAINE	1925		12,57 m/42'	X	2 Maybach/140
10020	MY	FIAMETTA	1925	Odmann	15,1 m/50'	X	2 Maybach S1/120/14
10030	MY	VIRGINIA- LEE II	1925	Schacht	15,1 m/50'	X	2 Maybach/120
10055	MT		1926		4,26 m/14'	X	
10060	MY	PEREGRINE	1925		14,6 m/48'	X	Maybach S1/60/11,08
10060	MT		1925		4,26 m/14'	X (?)	
10085	MT		1926	Hugh. L. Adams, Philadelphia	3,65 m	X	Universal/8-10
10100	FB		1925		10,65 m	X	2 Maybach/120
10150	MT		1926		4,26 m/14'	X	US-Motor
10155	MT		1926		3,66 m/12'	X	US-Motor
10160	CTER	CHARMING POLLY	1926	Colonel H.H. Rogers	23,08 m	X	3 Maybach VL1/ 1260/28
10170	MT		1927		3,66 m/12'	X	
10180	MT		1927		7,9 m	X	Maybach/60
10190	MT		1927		4,26 m/14'	X	Universal/8-10

Bau-Nr.	Typ	Name	Jahr	Kunde	Länge	(X)	Antrieb/PS/kn
10200	MY		1925		15,2 m	X	Maybach/60
10205	MT		1925		4,2 m	X	Mallet/8
10240	MY	DEDE II	1926	Henry Grannemann, Brooklyn	15,2 m	X (?)	2 Maybach S1/120/13,2
10400	MY	SCOUT	1926	Hugh L. Adams, Philadelphia	25,9 m	X (?)	2 Winton/180/11,37
10440	MY	DREAMER	1927	David B. Roberts, East Hartford, Connecticut	18,28 m/60'	X	2 Maybach S1/120/11,9
10800	CTER	OHEKA II	1927	Otto Hermann Kahn, New York	22,25 m	X	3 Maybach VL (1?)/1750/33
11040	MY	CUTTY LARK	1927	Harry Horner, Newark	11,6 m/38'	X	Maybach/100
11050	MY		1929	Wanamaker	11,6 m/38'	X	Maybach/100
11080	CTER	CHICAGO II	1927	Dr. Sedlmayr	12,60 m/42'	X	2 Maybach S5/200/22,7
11100	MY	SOGAL-MIDA	1928	De Egnor	15,2 m	X	2 Maybach/140
11110	MT		1927		3,66 m/12'	X	Universal/8
11120	MT		1927	Mousegur	4,26 m/14'	X	Hallett/8
11130	MT		1927	Kersteug	4,26 m/14'	X	Hallett/5
11140	MT		1928	Kersteug	3,66 m/12'		Universal/8
11200	MY	MALAINA	1927	J.G. Moffet, NY	29,6 m/97'	X	3 Maybach G4a/450/14,8
11205	MT		1927	J.G. Moffet, NY	5 m	X	Hallett/8
11235	MT	Beiboot MOANA II	1928		4,2 m	X	Hallett/6

Bau-Nr.	Typ	Name	Jahr	Kunde	Länge	(X)	Antrieb/PS/kn
11245	MT	Beiboot GEM	1928		5 m	X	
11340	CTER	CHICAGO III	1928	Dr. Sedlmayr	13,7m/44'	X	2 Maybach S5/200/22,6
11350	MY	MOANA II	1928	John Wendell Anderson, Detroit	24,4 m/80'	X	2 Maybach G4a/ 300/13,3
11400	CTER	GEM	1928	William Ziegler jr., NY	30,68 m	X	3 Maybach VL2/ 1650/25,9
11570	CTER	DORICA	1928	Edge	14,2 m	X	Maybach VL2/420/25,9
11600	MY	NAOMI (II?)	1929		16,75 m	X	2 Maybach S5/ 200/16,07
11780	MY	PROSIT	1929		17,06 m/56'	X	2 Maybach/200
11790	MY	LÜRSEN- MAYBACH	1930		17,06 m/56'	X	2 Maybach S5/ 200/16,07
11880	CTER	OLGA	1929	C. Bai Lihme, NY	22,85 m/75'	X	2 Maybach VL (2?)/ 1000/26,5
12260	MY	DAWN III	1930	Robert W. Orrel, Daytona Beach, Florida	21,95 m	X	2 Maybach G4a/ 300/12,7
12365	MT	VEGA	1932		15,23 m/50'	X	2 Chrysler/290/20

Tab. 2 Yachten von Fr. Lürssen, Bremen-Vegesack, für US-Kunden 1922–1932. (Quellen: HAFLOW 110-5, 156-4, 156-50, -51, 164-9; Werft-Reederei-Hafen, 14.9.1928, in: HAFLOW 163-2; Prospekt um 1930 in HAFLOW Prospekt- und Katalogsammlung)

CTER = Commuter, DI = Dinghy, FB = (Sport-)Fischerboot, MB = Motorboot, MD = Motordinghi,

MT = Motortender, MY = Motoryacht, SKF = Skiff, SY = Segelyacht;

X = Verkauf durch F.W. von Meister, 578 Madison Avenue, New York



## Aus der Werftpraxis: Alltagsprobleme des Yachtbaus

Die technische und in Kombination damit kaufmännische Kalkulation eines Schiffsneubaus zählt zu den schwierigsten Arbeitsgebieten auf einer Werft überhaupt. Ein Schiff hat so ausgelegt zu werden, dass zwar möglichst ein betriebswirtschaftlich vertretbares Ergebnis dabei herauskommt, es aber gleichzeitig zu einem konkurrenzfähigen Preis angeboten werden kann. Ohne Übertreibung kann man hier von einer besonderen Kunst sprechen, die aus einer Kombination aus exakter und hochkomplexer Berechnung, Erfahrung und Intuition besteht. Nach Anfangsschwierigkeiten in der Preiskalkulation der ersten Neubauten für Boston scheint die schließlich florierende Verbindung mit von Meister ab 1925 bessere und profitable Erträge herbeigeführt zu haben<sup>213</sup>, auch wenn später vereinzelt zugeschossen werden musste.<sup>214</sup>

Die profunden Erfahrungen der Werft im Holzbau kamen der Fertigung der anspruchsvollen Yachten in hohem Maß zugute. Die Bauweise der Rümpfe war meistens karweel oder doppelt-karweel und nur im Ausnahmefall klinker.<sup>215</sup> Hochwertige Holzsorten wie Eiche, Mahagoni, Teak oder Zeder gelangten zum Einbau.<sup>216</sup> Das enge, auch emotionale Verhältnis zum Holz als Werkstoff und die damit verbundene Könnerschaft konnten hier geradezu ausgelebt werden. Zur Passion bei dieser Verarbeitungstechnik bekannte Bunje Mitte der 1930er Jahre freimütig: *Wenn ich nun trotz aller überzeugend ausgesprochenen Gründe für den Stahlbau noch einmal diese alte Frage »Holz oder Eisen« aufwerfe, so will ich gleich von vorneherein gestehen, daß ich es rein gefühlsmäßig mehr mit dem Holz halte und zwar sowohl für Segel- als auch für Motoryachten. Ich bin überzeugt, daß es allen Konstrukteuren im Yacht- und Bootsbau, welche als frühere Eisenschiffbauer sich dieser schöneren Kunst zuwandten, ebenso geht. Gibt es für den fachkundigen Bootsbauer eine größere Freude, als am Sonntag oder nach Feierabend mit seinen Kunden oder befreundeten Sportsleuten durch die luftigen Schuppen seines Holzlagers zu wandern und ihnen seine Schätze vorzuführen? Der Winzer kann nicht stolzer sein auf die guten Jahrgänge in seinem Keller.*<sup>217</sup> Beschaffung und Lagerhaltung des Holzes als Baumaterial waren also nicht kurzfristig, wie im Eisen- und Stahlschiffbau wegen der Korrosionsgefahr üblich, sondern mittel- und langfristig angelegt. Um 1918 verkaufte der Großherzog von Oldenburg, zu dessen Hoflieferanten die Firma Lürssen zählte, einen großen Holzvorrat aus den Wäldern bei Eutin an die Werft. Von diesem Bestand konnte während der gesamten 1920er Jahre der Yachtbau bei Lürssen zehren.<sup>218</sup>

Die handwerkliche Bauausführung war sehr anspruchsvoll, was ein Yachtjournalist bei einem Werftbesuch 1926 bei SCOUT beobachtete: *Der Hochseekreuzer von 25 m Länge und 5,10 m Breite war bereits fertig aufgeplankt und ging dem Innenausbau entgegen. Das Deckshaus und ein Teil der In-*

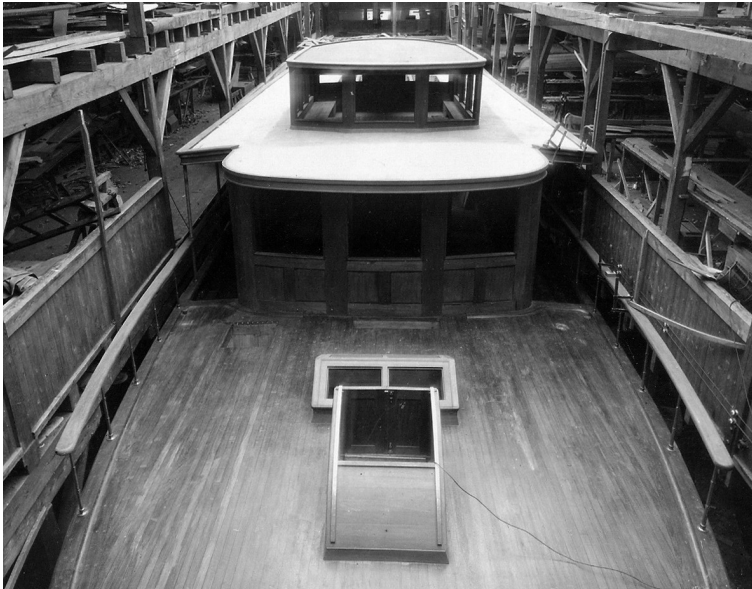


Abb. 22 Die im Yachtbau anspruchsvollen und aufwendigen Holzarbeiten zeigen sich hier 1926 bei der im Bau befindlichen Scout. (Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft, Bremen-Vege-sack)

*neneinrichtung befanden sich in der Tischlerei, wo die saubere Lackierung, die wie Politur wirkt, besonders auffiel. Eine derartige Lackierung ist in der Herstellung naturgemäß viel teurer, als die übliche Politur, dafür aber wesentlich widerstandsfähiger. Diese Hochseemotoryacht ist ganz schwer aus Teakholz erbaut. Man hat fast das Gefühl, wenn man die kräftige  $1\frac{3}{4}$  zöllige Beplankung und die schweren Spanten und Bodenwrangen sieht, daß man hier des Guten ein wenig zu viel getan sei. Bedenkt man jedoch, daß dieses Fahrzeug bestimmt ist, seinen Eigner von New York Hunderte von Meilen über offene See bis in die glücklichsten Küstenstriche von Florida zu führen – vielleicht sogar noch weiter – so wird man eine solche Ausführung, die wahrlich mit dem Material nicht spart, zu schätzen wissen.<sup>219</sup>*

Externe Designer spielen im heutigen Yachtbau eine wichtige Rolle<sup>220</sup>, und das gilt auch für die Lürssen Werft, wo das Außen- wie Innendesign in der Regel von außen bezogen wird.<sup>221</sup> Aber auch in der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg arbeiteten Werften mit auswärtigen Designern zusammen, vor allem beim Bau größerer Yachten.<sup>222</sup> Bei alledem ging und geht es um die stilistische Formgebung, während es Aufgabe der Werft war und ist, den ästhetisierenden künstlerischen Ausgangsentwurf in die schiffbautechnische Konstruktion zu integrieren.<sup>223</sup>

Für den Yachtbau bei Lürssen in den 1920er Jahren sind derartige externe Einflüsse hingegen fast durchgängig nicht festzustellen. Auch wenn immer wieder Längenangaben in Fuß überliefert sind, bedeutet das im Einzelfall keineswegs, dass ein US-amerikanisches Design dahinter stand. Der erwähnte Fall der ersten US-Yacht DAUNTLESS sollte nicht repräsentativ für den Fortgang des Amerikageschäfts werden. Otto Lürßen und Alfred Bunje

besaßen neben ihrer technischen Kompetenz auch das hinreichende Formempfinden, um eigenständige Entwürfe in ihrer Gesamtheit nach außen nicht nur technisch, sondern auch ästhetisch verantworten zu können.<sup>224</sup> In mehreren Fällen ist die Lürssen Werft als Schöpfer zumindest des Außendesigns definitiv überliefert.<sup>225</sup>

Bei vielen Stilmerkmalen finden sich Ähnlichkeiten mit den Yachten für deutsche Auftraggeber, so dass der damalige Yachtbau insgesamt einen wichtigen Abschnitt der Stil- und Formentwicklung bei Lürssen darstellt. Unterschiede im Detail konnten das Erscheinungsbild einer Yacht variieren. Die markante, keineswegs aber unelegante Silhouette der CHARMING POLLY lag an den senkrecht stehenden Fenstern des Ruderhauses, wodurch die Aufbauten einen entsprechenden Akzent setzten. Dagegen wirkte OHEKA II in ihrem äußeren Erscheinungsbild durch die schräg gestellten Fenster des Salons und des Ruderhauses (ein vorherrschendes Stilmerkmal im Motorboot- und -yachtbau) flacher und windschnittiger. Bei der größeren GEM hatte man die Fenster in den Aufbauten wieder senkrecht gesetzt, doch aufgrund der Proportionen tat dies der äußeren Eleganz keinen Abbruch. Hier wird ein einfacher Kunstgriff sichtbar, der über alle stilistischen Umbrüche seither noch heute angewendet wird: Schräg geneigte oder senkrecht stehende Fenster beeinflussen als bewusst eingesetztes Stilmittel das Erscheinungsbild auch heutiger Yachten nicht unwesentlich.

Einen Ausnahmefall bildete, wie schon erwähnt, 1926 die SCOUT. Während die übrigen Motoryachten von Lürssen ihre stilistische Verwandtschaft mit dem Motorbootsbau nicht leugnen konnten, besaß dieser Neubau in seiner Formgebung Anklänge an wesentlich größere zeitgenössische Motoryachten, so dass trotz der bescheidenen Abmessungen der zumindest flüchtige äußere Eindruck eher dem eines Schiffes denn eines Bootes entsprach. Der Schornstein im Dampferstil tat ein Übriges zu diesem Erscheinungsbild, während bei den meisten anderen Motorbooten und -yachten die Abgase durch einen seitlichen Auspuff abgeleitet wurden. Das Design der SCOUT kam aus den USA: *Die Yacht stellt einen für Deutschland verhältnismäßig ungewöhnlichen, in Amerika sehr beliebten Typ dar, der eine glückliche Vereinigung zwischen Hausboot und seegehender Motoryacht ist. Der Entwurf des SCOUT ist das Produkt sehr langer Vorarbeiten, welche die Firma Lürssen gemeinsam mit dem Besteller ausführte. Die Vorentwürfe wurden unter Mitarbeit des Bestellers von dem Konstrukteur John H. Wells in New York der endgültigen Konstruktion des Schiffes zugrundegelegt und nach den Rissen von Wells wurde alsdann der Bau ausgeführt.*<sup>226</sup>

John H. Wells (1879–1962) war gelernter Schiffbauer. Seit 1903 zunächst für verschiedene Werften tätig, eröffnete er 1923 ein eigenes Büro in New York, das 1956 von der renommierten Entwurfsfirma J.J. Henry übernommen wurde. Bis 1960 war Wells, der in seinem Berufsleben rund 150 Yachtentwürfe hervorbrachte, in diesem Metier tätig: *Early designs included*

*roomy powered houseboats and particularly beautiful large steam yachts, whereas the middle period involved diesel-powered yachts, some with distinctly "military" styling. Later he produced a series of appealing, exuberantly streamlined yachts of somewhat smaller size. Wells also drew motor-sailers and a number of nicely proportioned sailing yachts, many of them large and based on the Gloucester schooner type.*<sup>227</sup>

Die Inneneinrichtung und allgemeine Raumaufteilung einer Yacht bilden stets einen herausfordernden Abschnitt des Planungsprozesses.<sup>228</sup> Eine eingehendere Stilkritik soll hier nicht versucht werden, sondern es sind nur allgemeine Beobachtungen aus dem Bildmaterial mitzuteilen. Wie in der heutigen Innenarchitektur im Schiff- und speziell im Yachtbau, arbeitete man auch damals schon mit einem Hell-Dunkel-Kontrast. Kommt es bei heller Innenraumgestaltung bis heute auf eine abwechslungsreiche, aber aufeinander abgestimmte Farbkomposition an, soll ein dunkler Raumeindruck dagegen traditionelle Gediegenheit vermitteln und wird meistens mit dunklen Edelhölzern wie etwa Mahagoni erzielt. Bei der Innenausstattung der amerikanischen Lürssen-Yachten war, wie auch bei den meisten Passagierschiffen jener Zeit, nicht zeitgenössische Avantgarde gefragt. Der Bauhausstil auf den Schnelldampfern BREMEN und EUROPA (1929/30) oder das Art déco auf den französischen Linern L'ATLANTIQUE (1931) und NORMANDIE (1935) waren bemerkenswerte Ausnahmen, jedoch keine Trendsetter. Auch die viel kleineren Lürssen-Yachten spiegelten den konventionellen wie gediegenen Zeitgeschmack vor und nach dem Ersten Weltkrieg wider. Zierrat war in sparsamer Verwendung vorhanden, denn der überladene Historismus, der sich auch auf Passagierschiffen verwirklicht hatte, war bereits vor dem Ersten Weltkrieg zu Ende gegangen.<sup>229</sup> Der in Amerika bis heute beliebte weiche Clubsessel fand hin und wieder Verwendung neben dem Korbsessel, der wegen seiner Leichtigkeit als Decksmöbel auf größeren Fahrtgastschiffen weitverbreitet war.

Über die Inneneinrichtung von CHARMING POLLY konnte man 1926 lesen: *Der Expresßkreuzer besitzt einen großen Decksalon, ein Eignerschlafzimmer, zwei Gästekabinen, einen großen Mannschaftsraum für 6 Leute und drei Waschräume. Ganz vorn, in das Deck eingelassen, befindet sich der in Amerika so beliebte Jagdsitz, der in erster Linie zur Ausübung der Wasserjagd und der Fischerei dient. Dem Vernehmen nach soll er jedoch auch gern als »Cosy-corner« dienen.*<sup>230</sup>

Zur SCOUT erschien kurz danach folgende Beschreibung: *Schlafgelegenheit ist vorhanden für eine Gesellschaft von 5 Personen und für 4 Mann Besatzung. Außerdem sind noch 3 Reserve-Schlafplätze vorhanden. Der hintere Decksalon ist besonders bequem eingerichtet. Er besitzt einen Kamin für offenes Holzfeuer mit Abzug in den Schornstein. Selbstverständlich fehlt auch der Radio- und Grammophonschrank nicht. Warm- und Kaltwasser-Leitung*

Abb. 23 Typisch für den damaligen Stil der Inneneinrichtung war der Salon der OHEKA II. (Historisches Archiv Fr. Lürsen Werft, Bremen-Vegesack)



nach den Toiletten und Schlafzimmern ist ebenfalls vorhanden. 2 hübsche Beiboote, 1 Ruder- und 1 Motorbeiboot, stehen auf dem Bootsdeck. Der versenkte Steuerstand ist so angeordnet, daß von dort aus die Motoren, nachdem sie mit Preßluft angelassen worden sind, betätigt werden können.<sup>231</sup>

Die OHEKA II besaß im Vorschiff eine ähnliche Einrichtung wie die CHARMING POLLY, die wiederum die Aufmerksamkeit des berichtenden Journalisten nach sich zog: Ganz vorn, etwa zwei Meter hinter dem Vorsteven, zeigt sich ein im Deck versenkter offener Sitzraum für 2 bis 3 Personen, in Amerika »Jagdsitz« genannt. Fast alle modernen, größeren Motorboote in den Vereinigten Staaten sind mit solchem Jagdsitz versehen. Der Name weist darauf hin, daß von dieser Stelle aus die Jagd auf Wasserwild beabsichtigt ist. Ich glaube kaum, daß ein eleganter Expresßkreuzer wie die OHEKA jemals zur Entenjagd oder zum Fischfang mit der Harpune benutzt werden wird, trotzdem war der Einbau des Jagdsitzes vom Besteller gewünscht worden, der damit vielleicht ein stilles, abgelegenes Plätzchen für Frischluftfanatiker schaffen wollte.<sup>232</sup> Zu den Eignerräumen im Achterschiff hieß es: Der mit Klubsesseln und Ecksofa ausgestattete Salon soll als Aufenthaltsraum bei schlechtem Wetter dienen. Er nimmt die ganze Breite des Bootes ein. Auf jeder Seite sorgen drei große viereckige Seitenfenster für Licht und Luft. In diesem Raum fiel mir besonders die ungewöhnlich sorgfältige Bearbeitung aller Holzteile auf. Der Raum ist ganz mit Mahagoni ausgebaut. Es haben reizvoll gemaserte Hölzer Verwendung gefunden. Durch ein von Lürssen besonders entwickeltes Verfahren bei der Lackierung wird ein Hochglanz erreicht, wie er sonst nur bei bester Politur möglich ist. Die Lackierung hat im Gegensatz zur Politur den Vorteil, unempfindlich gegen Feuchtigkeit und außerordentlich haltbar zu sein. Leider macht eine solche Lackierung viel Arbeit und wirkt daher verteuernnd.



Abb. 24 Achterplicht der VEGA mit Korbstühlen als ein damals weitverbreitetes Decksmöbel. (Historisches Archiv Fr. Lürsen Werft, Bremen-Vegesack)

Der sich nach achtern anschließende Eignerschlafräum zeigte keine Besonderheiten. Auffällig war nur der große dreiteilige Frisiertisch, der weiblichen Gästen des Eigners Gelegenheit geben soll, ihr Bubiköpfchen nach schneller Fahrt zu glätten. Ein Wasch- und Toilettenraum von reichlichen Abmessungen und eine sehr komfortable Anrichte schließen die Zahl der Räume im Achterschiff ab.<sup>233</sup>

Auf der größeren GEM waren die Verhältnisse wesentlich geräumiger: Die Kajüts- und Saloneinrichtung ist ebenfalls ohne besondere Rücksicht auf Gewichtersparnisse wohnlich wie möglich mit schweren Polstermöbeln und einer großen Anzahl von Schränken, Kommoden, Frisiertischen, großen Wandspiegeln und massiven Bronzebeschlägen ausgestattet. Die Höhe der Wohnräume im Hinterschiff beträgt nirgends weniger als 2,20 m. Die Kajüten bieten Schlafplätze für zehn Personen in vier Doppel- und zwei Einzelschlafzimmern, ferner ist ein Einzelschlafzimmer für den Kapitän, ein Doppelzimmer für Ingenieure und Steuermann und ein Mannschaftszimmer mit vier Schlafplätzen und zwei Reservekojen vorhanden; außerdem ist noch eine Mannschaftstoilette mit Dusche im Vorschiff eingebaut. Von der Küche führt ein Speiseaufzug zum geräumigen Deckssalon, der zugleich als Esszimmer dient und mit einem großen Buffet und Radio-, Grammophon- und Bücherschränken ausgerüstet ist. Neben einem Eßtisch für zehn Personen findet noch eine sehr bequeme Klubsofa- und Sesselgarnitur und ein Rauchtisch Platz. Mit Rücksicht auf die klimatischen Verhältnisse der nordamerikanischen Ostküste ist ein für unsere Wasserkante weniger brauchbares großes Sonnendach vorgesehen, das vom Steuerhaus bis zum Heck reicht. Die vordere Hälfte des geräumigen Achterdecks wird durch ein Motorbeiboot mit kleiner Mittelkajüte und ein Ruderdingi eingenommen, welche in Davits hängen und mit einer elektrischen Winde ein- und

ausgesetzt werden können. Die hintere Hälfte des Decks ist durch eine Holzwand mit Tür und großen Fenstern gegen den Fahrtwind geschützt und bietet zusammen mit dem kurzen niedrigen Teil am Heck einen sehr angenehmen und geräumigen Aufenthaltsort im Freien.

Als hauptsächliches Bauholz ist neben Eiche und Mahagoni amerikanisches Spruce angewandt und für die Einrichtung Ibus-Sperrplatten. Der Salon ist aus poliertem Nußbaum.<sup>234</sup>

Die kleinere DAWN III wurde 1930 so beschrieben: Von dem Fahrzeug, dessen Einrichtung ungewöhnlich komfortabel ist, gibt die obige Zusammenstellung ein interessantes Bild. Das formenschöne Fahrzeug, dessen überhöhter Steuerstand die Manöverelemente der Doppelmotorenanlage erkennen läßt, enthält luxuriöse Wohn- und Schlafräume, ein elegantes Badezimmer und luftige Küchenräume. Eine Telephonanlage geht durch das ganze Schiff.<sup>235</sup> Eine Bildcollage mit Innen- und Außenansichten vervollständigte die kurze Reportage in der »Yacht«.

Von der Fertigung der Inneneinrichtung profitierte 1929 bei GEM die regionale Zulieferindustrie: Die Einrichtung dieser Yacht war aufs eleganteste, Bezüge der Sessel und Sofa aus Chinz. Der Kapitän Tabeling war während des ganzen Baues in Vegesack, erhielt zur Ausrüstung der Yacht für Bestecke, Tafelgeschirre usw. noch 20 000,- zur Verfügung, auch für Weine und erstklassige Spirituosen.<sup>236</sup>

Bei der MALAINA wurde 1927 das Innendesign von einem externen Auftragnehmer erarbeitet: Im übrigen ist Teakholz vorwiegend, und nur die Inneneinrichtung der Kabinen, die nach Entwürfen des Münchener Architekten Bembé ausgeführt wurde, ist mattlackierte Edelholzbekleidung. Bei der Anordnung der Inneneinrichtung muß dem amerikanischen Geschmack vielfach Rechnung getragen werden.<sup>237</sup>

1928 wurde ohne Nennung des Schiffsnamens und noch vor ihrer Ablieferung die NAOMI in der »Yacht« genauer vorgestellt. Der vorliegende Bericht ist deswegen wert, ausführlich zitiert zu werden, weil hier exemplarisch in die alltäglichen Probleme des Yachtbaus Einblick gegeben wird. Kundenwünsche und Eigenheiten des amerikanischen Geschmacks, Detailfragen der Gestaltung in Form und Farbe, schließlich eine optimale Raumplanung, -aufteilung und -ausnutzung, die beim entwerfenden Ingenieur ein ausreichendes dreidimensionales, räumliches Denken voraussetzen, werden hier sehr anschaulich beschrieben:

Der Typ der Deckhauskreuzer hat sich in den letzten Jahren immer mehr entwickelt und viele Anhänger gefunden. Der halbversenkte Deckssalon bietet verschiedene, nicht zu unterschätzende Vorteile, nämlich: einen geschützten Decksplatz bei schlechter Witterung, bei warmem Wetter einen luftigen und durch Screen-Einsätze zu schaffenden mückenfreien Raum und zuletzt weitestgehende Raumausnutzung des Schiffes und Verminderung der Schiffslänge bis zu einem gewissen Grade. Durch Unterbringung

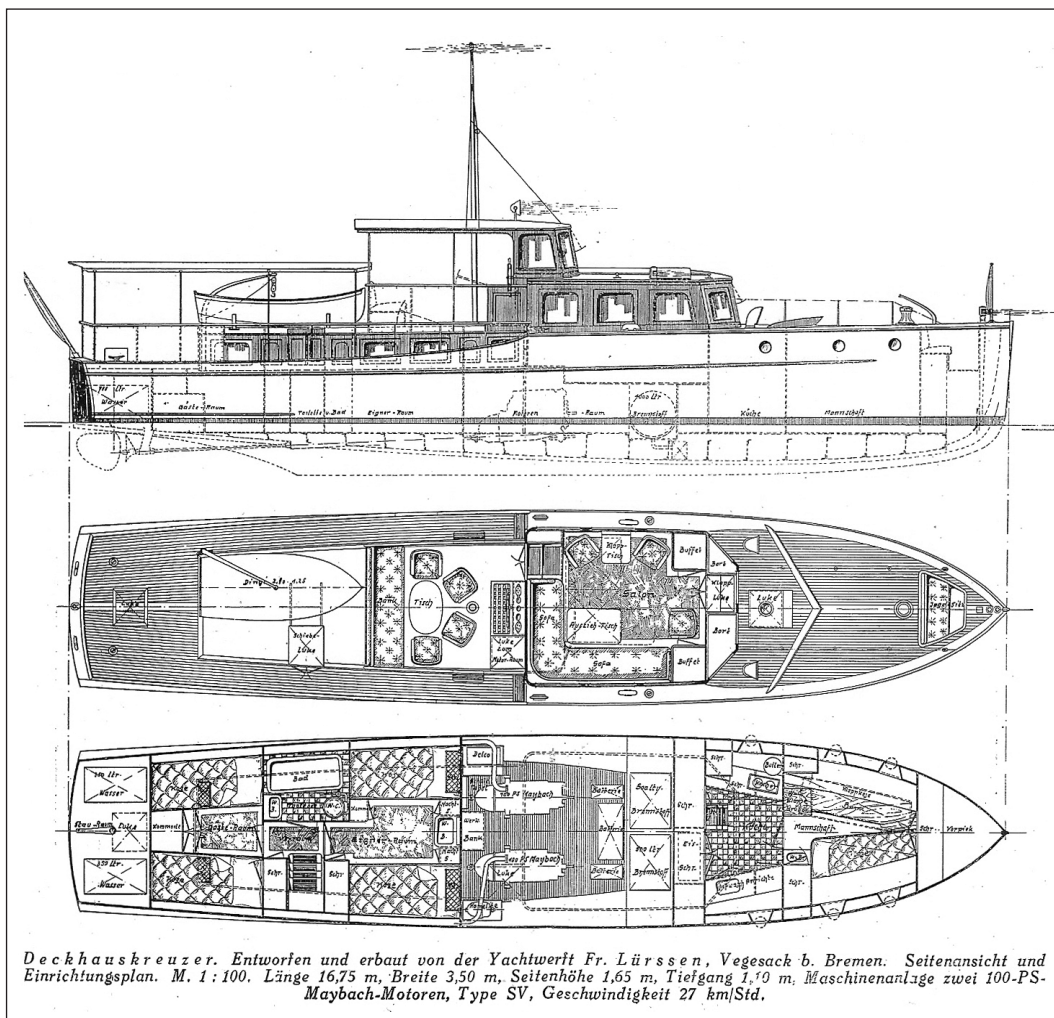
von Eisschränken, Tanks und Stauraum sowie eines Teiles des Motorraumes unter dem Deckssalon wird viel gewonnen, und bei Vergleichen mit anderen Kajütskreuzern wird die Raumausnutzung im Verhältnis zur Schiffslänge stets bei dieser Anordnung am günstigsten ausfallen. Nachfolgende Zeichnung und Abbildungen zeigen einen Vertreter dieses Bootstypes von der Firma Fr. Lürssen in Vegesack. Der hohe Steuerstandaufbau über dem Deckssalon ist nicht nach jedermanns Geschmack, jedoch wird dieser vom Besteller verlangt und vielleicht auch mit gewisser Berechtigung, denn häufig wird gerade dieser Platz von den Mitfahrern aufgesucht, zumal er gute Aussicht bei genügendem Schutz gewährt. Einen Beweis für die Zweckmäßigkeit dieser Einrichtung bieten die vielen Yachten in Amerika, die fast alle solche großen Steuerstände aufweisen.

Allerdings läßt sich dieser Bootstyp nur bis zu einer bestimmten Länge ausführen, und die Abmessungen dieses Fahrzeuges stellen schon beinahe die unterste Grenze dar. Die Aufbauten wirken auch hier schon hoch, jedoch ist der Zweckmäßigkeit hier noch der Vorzug gegeben.

Die nähere Betrachtung der Einrichtung zeigt ein Fahrzeug mit guter Raumausnutzung und doch wieder ausreichender Bewegungsfreiheit, welche man gerade auf längeren Reisen nicht entbehren kann. Über die hintere Niedergangstreppe gelangt man in einen kleinen Vorraum, welcher von vier Mahagonitüren umgeben wird. Die hintere Tür führt in eine Gästekabine. Hier wie in allen Räumen ist die Linienführung der Einrichtungsgegenstände in ruhigen Formen gehalten und ihre Anordnung zeichnet sich durch jene Zweckmäßigkeit, wie sie heute in der modernen Raumkunst herrscht, besonders aus. Die Gästekabine enthält zwei breite fest eingebaute Betten. Am Kopfende zwischen den Betten ist eine große Kommode mit Schubfächern aus poliertem Mahagoni eingebaut. Kleine Wandarm Lampen mit Schirmen, deren Farbton dem des Raumes angepaßt ist, sorgen abends für ausreichende Beleuchtung. Der notwendige Schrankraum für diese Kabine ist neben der Niedergangstreppe vorhanden und von dieser sowie vom Vorraum aus zugänglich. Auf Backbordseite schließt sich ein Waschraum an, dessen Einrichtung den verwöhntesten Ansprüchen genügt. Eine große Badewanne, W.C., Fayence-Waschbecken, alles mit Nickelarmaturen, bilden neben Kleinigkeiten, wie Seifenhalter, Spiegel usw. die Haupteinrichtung. Die Farbe dieses Raumes ist in beige gehalten und macht im Verein mit dem schwarz- und weißkarierten Gummiteppich sowie den Nickelarmaturen einen bestechenden Eindruck.

Dann folgt der Eignerraum, der sich über die ganze Schiffsbreite erstreckt und sich durch seine breiten bequemen Betten auszeichnet. Große Fenster in dem Aufbau geben dem Raume ausreichendes Licht und vermindern den Eindruck des Schiffsmäßigen. Auch hier ist durch die glatten, beigefarbenen Schleiflackwände im Zusammenhang mit dem polierten Mahagoni eine Kabine geschaffen, welche auch dem guten Geschmack gerecht wird. [...] Gar-





Deckhauskreuzer. Entworfen und erbaut von der Yachtwerft Fr. Lürssen, Vegesack b. Bremen. Seitenansicht und Einrichtungsplan. M. 1:100. Länge 16,75 m, Breite 3,50 m, Seitenhöhe 1,65 m, Tiefgang 1,10 m, Maschinenanlage zwei 100-PS-Maybach-Motoren, Type SV, Geschwindigkeit 27 km/Std.

Abb. 25 Generalplan der in der Zeitschrift »Die Yacht« 1928 ausführlich vorgestellten NAOMI. (Aus: Die Yacht 45, 1928, S. 17)

dinen mit bunten Mustern, deren Stoff auch bei den Bettbeziügen verwendet wurde, ergänzen die Ausstattung und geben dem Raum die nötige Wärme, die durch einen einfarbigen Veloursteppich noch erhöht wird.

Durch ein eisernes Schott getrennt, schließt sich der Motorraum an. Wie bereits erwähnt, liegt ein Teil dieses Raumes unter dem Deckssalon. Der Niedergang durch eine Luke, die neben dem Steuerstand angeordnet ist, führt über eine eiserne Leiter zu den Motoren. Die Einrichtung besteht in der üblichen Weise neben den Antriebsmaschinen aus den Hilfsmaschinen wie Lichtmaschine, Pumpen, Wasserleitungsaggregat, Batterien usw. Eine Schalttafel mit den nötigen Armaturen, eine Werkbank mit Werkzeugkas-

ten vervollständigen die Einrichtung. Die vordersten seitlichen Aufbaufenster geben gute Helligkeit und Luftzufuhr. Über dem Motorenraum befindet sich der Steuerstand mit dem dahinterliegenden Decksplatz, der, wie schon erwähnt, mit Vorliebe von den Mitfahrern benutzt wird.

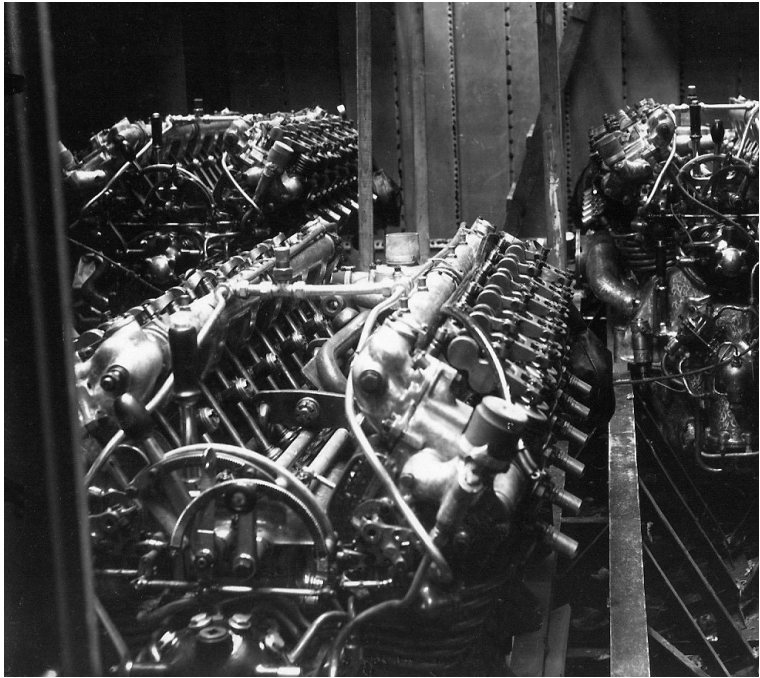
An Backbord führt eine kleine Treppe in den Deckssalon, dessen Vorzüge schon eingangs erwähnt worden sind. Die Abbildung zeigt, daß auch hier einfache, ruhige Linienführung vorherrscht, welche zusammen mit harmonischer Farbengebung der Einrichtungsgegenstände einen wohnlichen und gemütlichen Raum schafft.

Eine kleine Treppe im vorderen Schott des Deckshauses bildet die Verbindung mit der Küche. Dieser kleine Raum ist in dunklem Holz gehalten und mit den Regalen und Schränken versehen, die zur Aufnahme des Geschirrs und der Töpfe notwendig sind. Ein kleiner Eisschrank unter dem vorderen Teil des Deckshauses, in dessen Nachbarschaft ein geräumiger Vorratschrank seinen Platz gefunden hat, sorgt für kühle Unterbringung leichtverderblicher Genußmittel im Sommer. An Steuerbord befindet sich eine eingebaute Aufwasch mit Deckel, und an Backbord gegenüber ist ein zweiflammiger Kocher untergebracht, in dessen Nähe ein kleiner Heizkessel zum Anwärmen des Badewassers vorgesehen ist.

Eine Tür mittschiffs führt in den Mannschaftsraum, der für einen Mann gedacht ist, jedoch eine Klappkoje besitzt, so daß die Unterbringung eines zweiten Mannes keine Schwierigkeiten machen dürfte. Schränke, ein kleiner Waschtisch nebst Zubehör sowie eine Kastenbank bilden die übrige Einrichtung des Logis. Vorne im Deck über dem Kollisionsschott ist noch ein kleiner Jagdsitz angeordnet, der sich in Amerika einer allgemeinen Beliebtheit erfreut und, trotzdem er hier in Deutschland wohl weniger für Jagdzwecke verwandt werden wird, auch hier sehr bald Freunde erwerben wird.<sup>238</sup>

Neben dem Außen- und Innendesign war die Wahl eines passenden Antriebs von größter Bedeutung. Über die grundsätzlich externe Motorenbeschaffung im Allgemeinen und die Verbindung zu Maybach im Besonderen ist bereits einiges gesagt worden. Dabei ist klar geworden, dass man es bei Lürssen von jeher gewohnt war, unter einem vielfältigen Angebot von Antriebsmotoren das Passende für jeden Neubau herauszusuchen. Bei den US-Yachten handelte es sich meist um Otto-, in einigen Fällen aber auch um Dieselmotoren. Die vier Commuter CHARMING POLLY, OHEKA II, GEM und OLGA wurden wegen ihrer besonderen Anforderungen bei der Geschwindigkeit mit Maybach-Luftschiffmotoren der ab 1921 entwickelten Baureihe VL 1 und VL 2 ausgerüstet, 1928 auch die DORICA. Dabei handelte es sich um 12-Zylinder-Viertakt-V-Ottomotoren mit einer maximalen Leistung von 410 PS.<sup>239</sup> Die Handhabung der Luftschiffmotoren bot einige Vorteile, wie bei CHARMING POLLY: *In Wirklichkeit ist die aus den drei Maybach-Luftschiff-Motoren bestehende Maschinenanlage jedoch sehr einfach, weil die*

Abb. 26  
Die aus drei  
Maybach VL-  
1-Motoren  
bestehende  
Antriebsanlage  
der CHARMING  
POLLY. (His-  
torisches Ar-  
chiv Fr. Lürs-  
sen Werft,  
Bremen-Vege-  
sack)



*Maybach-Luftschiffmotoren bekanntlich umsteuerbar sind, so daß man unter Zuhilfenahme von Preßluft mit ihnen vorwärts und rückwärts manövrieren kann, wie mit einer Dampfmaschine.<sup>240</sup>*

Die Bedienungsweise des in der Konfiguration sehr ähnlichen Antriebs der OHEKA II erfolgte so: *Beim Umsteuern wird der Motor durch Schließung des Gashebels zum Stillstand gebracht, durch einen Handgriff wird die Nockenwelle auf die Stellung für Rückwärtsgang verschoben, und dann wird der Motor mit Preßluft für Rückwärtsgang angelassen. Sobald er läuft, wird Gas gegeben. Die wenigen Handgriffe erfordern nur ein paar Augenblicke. Daß der mit ungewöhnlicher Präzision und technischem Raffinement von den Maybach-Werken hergestellte Motor für Dauerbeanspruchung besonders geeignet ist, hat er bei der Überführung des Z.R. III von Deutschland nach Amerika bewiesen. Leider ist der Motor so teuer, daß es in Deutschland nur wenige Leute geben wird, für die er als Antriebsmaschine ihrer Motoryacht in Frage kommen könnte. Dem amerikanischen Milliardär O.H. Kahn, der die OHEKA II bei Lürssen bestellte, macht der Preis natürlich nichts aus.<sup>241</sup>*

Bei anderen Yachten kamen, soweit in ihrer Typenzugehörigkeit überliefert, die Maybach-Motoren der Muster S 1, S 5 und G 4a zum Einbau. Zu den ersten Bootsmotoren, die das Unternehmen auslieferte, zählte der Typ S 1, ein stehender 6-Zylinder-Viertakt-Ottomotor mit einer maximalen Leistung von 65 PS, dessen Entwicklung 1921 begann. Von 1922/23–1936 wurden 274 Stück davon gefertigt. Der S 5 war ebenfalls ein stehender 6-Zylinder-Viertakt-Ottomotor (maximale Leistung 100 PS). Er wurde 1925

aus einem Wagenmotor (W 5) entwickelt, hatte seinen Erstlauf 1926 und wurde bis Ende der 1930er Jahre in 463 Exemplaren gebaut, nicht zuletzt für Pionierboote des deutschen Heeres. Der Stückpreis im Jahr 1931 betrug 11 000–12 000 RM. Als ein besonders ausgereifter Motorentyp galt der G 4a, ein stehender 6-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor, der bei der Eisenbahn und bei Wasserfahrzeugen Verwendung fand. Dem Entwicklungsbeginn 1919 folgten der Erstlauf 1924 und Serienbeginn 1925. Bis 1930 wurden 75 Stück ausgeliefert.<sup>242</sup> Wenn Maybach bei den US-Yachten auch dominierte, wofür von Meister sicherlich stets mit Nachdruck sorgte, konnte aus Gründen der Vertriebsopportunität aber auch gelegentlich ein US-amerikanisches Muster zum Einbau kommen (vgl. Tab. 2).

Neben Entwurf, Konstruktion und Fertigung sowie den aus der Washingtoner Politik resultierenden administrativen Hindernissen bedeutete die geographische Distanz zwischen Bau- und Einsatzort eine zusätzliche Herausforderung. Die erhaltene Überlieferung zeichnet das Bild, dass bislang die Lürssen-Boote entweder auf eigenem Kiel oder per Bahn ab Bahnhof Vegesack die Werft verließen. So etwa hieß es im Herbst 1919 für eine im Folgejahr nach Schweden abgelieferte Yacht (MAJ) in einer Verkaufskladde: *Lieferzeit: ca. 4 Monate. Versand: m. direktem Waggon als Eilgut bis Saßnitz und Frachtgut nach Norrköping ...*<sup>243</sup>

Eine Überführung der US-Yachten über den Nordatlantik auf eigenem Kiel war von vornherein ausgeschlossen, nicht nur wegen der Entfernung, sondern auch wegen häufig ungemütlicher Wetterverhältnisse. Als einzige Möglichkeit war deswegen die Verschiffung als Decksladung auf einem Frachter zwingend. Bei den Lürssen-Yachten handelte es sich um äußerst sperrige, wegen der Holzbauweise, der Lackierung und sonstiger Oberflächenbehandlung extrem empfindliche Verschiffungsobjekte. Deswegen wurden sie als Decksladung teilweise oder ganz mit Holz und Stoff abgedeckt, wie man einigen Bildquellen im Werftarchiv entnehmen kann.

Die Ausmaße und damit die Sperrigkeit, aber auch das Gewicht der Lürssen-Yachten fielen sehr unterschiedlich aus, wobei die Tonnage an Wasserdrängung dem tatsächlichen Gewicht entsprach. Soweit überliefert, zählten zu den »Leichtgewichten« etwa DEDE II (10,75 t; 15,2 x 3,5 m), aber auch noch OHEKA II (21,8 t; 22,25 x 3,7 m), CHARMING POLLY (26,32 t; 23,08 x 4 m) und OLGA (26,41 t; 22,85 x 4,2 m). Im Mittelfeld lagen DAWN III (26,4 t; 22,85 x 4,2 m) und MOANA II (42,35 t; 24,4 x 4,88 m), während SCOUT (57,2 t; 25,9 x 5,16 m), MALAINA (60,9 t; 29,6 x 5,18 m) und GEM (61,58 t; 30,68 x 5,18 m) die größten Herausforderungen darstellten.<sup>244</sup>

Eine Transportversicherung ist bei jeder Verschiffung als unabdingbare Voraussetzung anzunehmen. Beim Auftragseingang der MALAINA am 19. April 1927 erging der Vermerk: *ab Hbg.*<sup>245</sup>, auch wenn, wie noch zu zeigen wird, die Yacht schließlich in Bremen verladen wurde. Als der Auftraggeber der

DAWN III am 19. Juli 1930 von einem Londoner Hotel aus seine Order bestätigte, wurde der Preis im Telegrammstil definiert: *Price: of the boat chocks boat cover loading and unloading strings send the yacht alongside steamer in German port of Hamburg or Bremen etc. incl. duty of 30 % commission ocean freight etc.*<sup>246</sup>

In der Zwischenkriegszeit entwickelte sich die Schwergutschifffahrt, wobei es zunächst um Lokomotiven ging, die man nicht mehr in einzelnen Komponenten, sondern als Ganzes transportieren wollte. Die Spezialfrachter der norwegischen Reederei Christen Smith (Belships) besaßen ab 1926 ein Ladegeschirr mit einer Hubkraft zwischen 45 und 120 Tonnen. Die auf diesem Markt ebenfalls ambitionierte Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« aus Bremen wartete 1929–1931 mit den vier Frachtern der LICHTENFELS-Klasse auf, die jeweils mit einem Ladebaum von 120 Tonnen ausgerüstet waren.<sup>247</sup> Diese wenigen echten Schwergutfrachter der damaligen Zeit waren offenbar für die Lürssen-Yachten nicht verfügbar.<sup>248</sup> Aber auch andere Reedereien betätigten sich in diesem Geschäft, wobei das Ladegeschirr deren Frachter wohl in allen Fällen die Boote nicht anheben konnte. Hier bot sich, wie auf einigen Bildquellen ersichtlich, ein Schwimmkran an. Von der PEREGRINE hieß es 1925: ... *die Motoryacht, die vor kurzem zwecks Ablieferung an ihren amerikanischen Besteller die Reise als Decksladung auf einem Lloyddampfer in ihr neues Heimatland antrat, wo sie von der Güte deutscher Arbeit unter fremder Flagge Zeugnis ablegen soll.*<sup>249</sup>

Im April 1926 wurde die CHARMING POLLY von Bremerhaven in vierstündiger Fahrt auf eigenem Kiel vermutlich über die Nordergründe nach Hamburg überführt, wo sie auf einen Frachter verladen wurde.<sup>250</sup> Nach der Ankunft des Bootes in New York Anfang Juni berichtete von Meister in einem Brief an eine örtliche Bunkerfirma: *This boat was transported on ship board to Montreal and driven down here under the power of her three 450 hp Maybach-Zeppelin engines.*<sup>251</sup> Ein kanadischer Entladehafen bot den Vorteil der Einfuhr der Yacht auf eigenem Kiel in die USA, lag wegen der Zollvorschriften günstiger und war nicht nur in diesem Fall Endpunkt der Reise. So ist 1928 für GEM Halifax als Zielhafen belegt.<sup>252</sup>

Mitte Mai 1927 war die OHEKA II fertiggestellt und zur Überführung nach Hamburg bereit, wo sie verladen werden sollte. Die Überführung dauerte fünf Stunden und 40 Minuten, auch die passierten Positionen sind überliefert: Start 8:15, Brake 8:45, Bremerhaven 9:14, Watt 9:35, Elbe 11:30, Cuxhaven 11:50, Glückstadt 13:00, Hamburg-Yachthafen 13:55 Uhr. Ganz ohne Pannen verlief die Fahrt nicht, wie ein späterer Brief vom 14. Mai berichtete: *Die Fahrt mit der OHEKA II hat mir sehr viel Spaß gemacht, wenn sie auch etwas sommerlicher hätte sein können. Eine Rekordfahrt ist es allerdings nicht geworden, einmal, da es übers Watt ging und dann, weil der dritte Motor bereits nach 25 Minuten die ersten Streikabsichten zeigte und beim Alt-Kappeler Tief gänzlich ausschied.*<sup>253</sup>

Schäden beim Transport der Yachten blieben nicht aus, wie im Fall der gemeinsam verschifften DEDE II und SCOUT: *Beide Yachten wurden auf einem Norweger am 30.6.1926 in Hamburg verladen, bei starkem Sturm strandete der Dampfer am 3.7.1926, nachdem er auf einen Felsen aufgelaufen war, bei den Orkney-Inseln und ging verloren. Die Boote hatten nur Sturmschäden erlitten und wurden nach Abbrennen der Reeling zu Wasser gelassen. Herr Lürssen [...] war am 5. Juli bei den Orkney-Inseln eingetroffen und leitete den Abtransport beider Boote durch Schlepper nach Vegesack. [...] Nach Wiederherrichtung der Boote SCOUT und DEDE II wurden beide Yachten mit einem Dampfer der gleichen norwegischen Reederei, mit der sie bei den Orkney-Inseln gestrandet waren, Anfang August 1926 nach Montreal verladen.*<sup>254</sup>

Als ärgerliches Resümee aus dieser Angelegenheit vermerkte Otto Lürßen im Dezember 1926: *Außerdem hatte ich durch die Strandung des Dampfers HASTINGS COUNTY*<sup>255</sup>, *an dessen Bord 2 größere Motoryachten als Standardtypen nach Amerika verladen waren, insofern erheblichen Schaden erlitten, als daß ich durch die verspätete Ablieferung mindestens eine Saison für Amerika meine voraussichtlichen Aufträge einbüßen mußte.*<sup>256</sup> Der Eigner der SCOUT hatte diese Kalamität im Sinn, als er am 31. Oktober 1927 in einem anerkennenden Brief an Otto Lürßen schrieb: *When you think that this boat went through on its first shipment and think how beautifully it handles and behaves, I want to tell you that I am proud to be her owner.*<sup>257</sup>

Glimpflicher verlief die Verschiffung der DAWN III im November 1930 auf dem Frachter SACCARAPPA der South Atlantic S.S. Co. in Savannah. Zwar erlitt die Yacht unterwegs leichte Sturmschäden, konnte aber planmäßig in Charleston entladen werden.<sup>258</sup>

Es ist schon ersichtlich geworden, dass man sich nicht auf eine einzelne Reederei stützte, sondern in Europa, aber auch in Amerika nach geeigne-

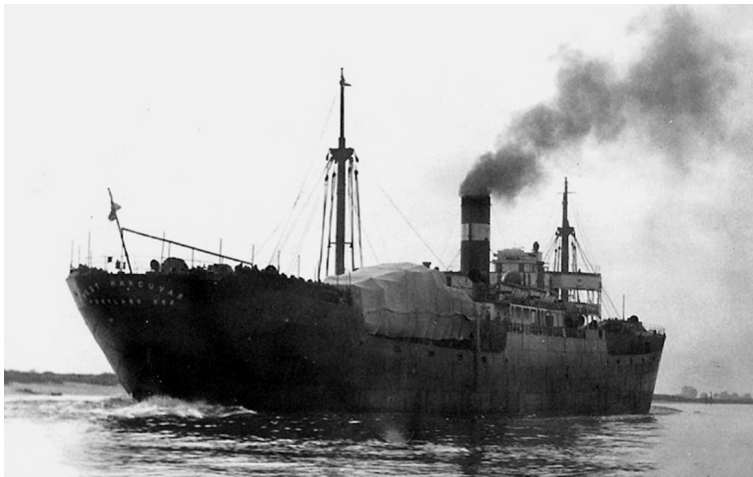


Abb. 27  
Der US-Frachtdampfer WEST HARCUVAR am 13. Oktober 1927 mit der MALAINA als Decksfracht auf der Unterweser. (Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft, Bremen-Vegesack)



Abb. 28 Verladung der über 42 Tonnen schweren MOANA II mit einem Schwimmkran auf einen Frachter der britischen Cairn-Line im Sommer 1928. (Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft, Bremen-Vegesack)

ten Transporteuren Ausschau hielt, sicherlich mit Unterstützung erfahrener Schiffsmaklerfirmen. So wurde die MALAINA am 13. Oktober 1927 in Bremen an Bord des US-Dampfers WEST HARCUIVAR verladen, während das Schiff bei Schuppen 16 im Bremer Überseehafen (Hafen II) lag. Noch am Spätnachmittag des Verladetages lief die WEST HARCUIVAR mit Halifax als Zielhafen aus.<sup>259</sup> Dagegen wurde die GEM im Juni 1928 von einem Lloyd-Dampfer, nach anderen Angaben auf einem Frachter der britischen Cairn-Line transportiert.<sup>260</sup> Diese im nordenglischen Newcastle ansässige Reederei ging auf das Jahr 1883 zurück, war vor allem in der Fahrt nach Kanada aktiv und transportierte nachweisbar MOANA II<sup>261</sup>, die im Oktober 1927 zur Auslieferung im Juni 1928 bestellt worden war. Hierzu schrieb ihr Eigner an die Werft: *The MOANA II was delivered to me at the Port of Montreal ten days ahead of contract time which, of itself, I consider most commendable.*<sup>262</sup>

Die mit den US-Yachten begonnene Praxis wurde bei Lürssen nach dem Zweiten Weltkrieg bis in unsere Zeit fortgesetzt, denn zahlreiche Schnell- und Patrouillenboote reisten als Decksfracht oder später in einem Dockschiff zu ihren meist überseeischen Empfängern.<sup>263</sup>

Nach der Ablieferung einer Yacht in den USA riss der Kontakt zum Kunden in der Regel schnell ab, auch wenn es hin und wieder Rückmeldungen gab. Im Lürssen-Archiv haben sich einige Fotos der abgelieferten Yachten ame-

rikanischer Herkunft erhalten, die von Meister vermutlich an die Werft geschickt hat.<sup>264</sup> Ende Dezember 1925 erreichte die Werft die briefliche Nachricht, dass der Bostoner Auftraggeber von DAUNTLESS und INISHOWEN mit dem ersteren Boot sehr zufrieden war, allerdings bei INISHOWEN Leckagen bei den Benzintanks aufgetreten seien.<sup>265</sup> Doch konnte ein Auftrag auch zu anderweitigen persönlichen Verbindungen führen: *Zuvor war noch Mr. Adams nach Vegesack gekommen, um seinen SCOUT zu besichtigen. Bei dieser Gelegenheit hatte Herr Lürssen, dem Wunsche seines Freundes Fritz Dunkmann nachkommend, sich dafür eingesetzt, daß sein Sohn Hans Dunkmann als Privatsekretär des Mr. Adams nach Philadelphia ging.*<sup>266</sup>

Bei OHEKA II ereignete sich kurz nach der Ablieferung in den USA ein Malheur, das auch in Deutschland bekannt wurde: *Ein unangenehmer Zwischenfall gab Gelegenheit, die vorzügliche Bauausführung und die Festigkeit des Bootskörpers kennenzulernen. Bei einer ihrer ersten Fahrten lief OHEKA II mit voller Fahrt auf einer flachen Stelle des Long Island Sounds auf. Der Bootskörper hat die schwere Grundberührung ohne jede Beschädigung überstanden. Nur ein paar Schraubenflügel, die schnell ersetzt werden konnten, waren draufgegangen.*<sup>267</sup> Ebenso erreichten noch 1927 Zeitungsartikel über eine Motorenhavarie der OHEKA II auf dem Hudson zwischen Albany und New York die Werft.<sup>268</sup> Doch insgesamt war der Eigner zufrieden, wie er am 31. Januar 1928 an von Meister schrieb: *... I have found your engines smooth-running, powerful, remarkably free, relatively speaking, from noise and vibration, and, with the exception of a few minor incidents inseperable, I suppose, from the use of new engines, giving wholly reliable service.*

*The workmanship and performance of my boat OHEKA II are to my complete satisfaction, and reflect great credit upon the designers and builders.*<sup>269</sup> Zusammen mit anderen Dankschreiben aus Amerika wurde dieser Brief um 1930 in einem Prospekt abgedruckt.<sup>270</sup>

Aufgrund der anspruchsvollen Motorentechnik scheint man bei Maybach länger in Verbindung mit den Booten geblieben zu sein. Ein früherer Mitarbeiter des Unternehmens erinnerte sich 1991: *Dann [um 1928] reparierte ich in Norfolk V.A. U.S.A. 2 der 3 Dieselmotoren der MALAINA notdürftig, die von der amerikanischen Mannschaft durch Sabotage betriebsunfähig gemacht worden waren, um den Umbau auf die einheimischen Benzinmotoren zu erzwingen.*<sup>271</sup> Weiter hieß es: *Im Mai 1928 kam dann die MOANA II an Bord eines Frachters in Montreal an. Der Detroiter Eigner und wir, 4 Mann der deutsch-canadischen Besatzung, stellten sie im Hafen in Dienst. Sie machte bei liebevoller Pflege trotz mancher Kinderkrankheiten bis Okt. 1928 eine Menge Fahrten landeinwärts bis Detroit und am Atlantik vom sommerlichen Heimathafen Watchhill R.H.I. [Rhode Island] an der Küste entlang nord- oder südwärts.*

*Über Winter wurden die beiden Motoren auf City Island N.Y. ganz*



überholt und am Maschinenraum einiges verbessert. Weiter weiß ich vom Schicksal der MOANA nichts, denn mein U. S. Visum lief ab. Maybach und die Werft hatten je U.S. Dollar 500,- Kaution hinterlegt, so musste ich zurück nach Deutschland.<sup>272</sup>

Das Yachtgeschäft mit den USA hatte schon seinen Zenit überschritten, als Anfang September 1931 Bunje brieflichen Kontakt mit dem Schiffsführer der GEM hatte, dem er nach Noroton in Connecticut schrieb: *You can imagine that I am very pleased to hear from you that the GEM does her service all time and that the owner likes her. I feel happy, that this good piece of work, we made together with Mr. Lürssen, Mr. Furken and, last not least, your effective assistance, came to a success like this.*<sup>273</sup>

Der Werbewert der amerikanischen Yachten für die Werft war offensichtlich. Die bereits vor 1914 betriebene Öffentlichkeitsarbeit der Werft mittels Katalogen, Prospekten sowie Kontakten zur maritimen Motorbootsporszene erhielt durch das US-Geschäft neue Impulse. So war die CHARMING POLLY von Meister die Publikation einer auf die amerikanische Kundschaft zielenden englischsprachigen Broschüre wert, außerdem brachte er ein Werbeblatt über dieses Boot heraus.<sup>274</sup> Um 1928/29 erschien eine kleinformatige englischsprachige Broschüre in zeitgemäßer Art-déco-Aufmachung unter dem Titel: *Luerssen 56' Cruisers Immediate Delivery!*, die den Typ NAOMI vorstellte und sich noch heute im Lürssen-Archiv erhalten hat.<sup>275</sup> Sie dürfte auf von Meister zurückgehen. Zwei sehr frühe Fotomappen, wie sie in der Nachkriegszeit zur Standarddokumentation des späteren Werftfotografen über die Neubauten wurden, haben sich von der CHARMING POLLY und der SCOUT im Archiv in Vegesack erhalten. Auf einem Werbeblatt mit den herausragenden Ablieferungen für das Jahr 1928 dominierten – nicht gerade überraschend – die US-Neubauten.<sup>276</sup>

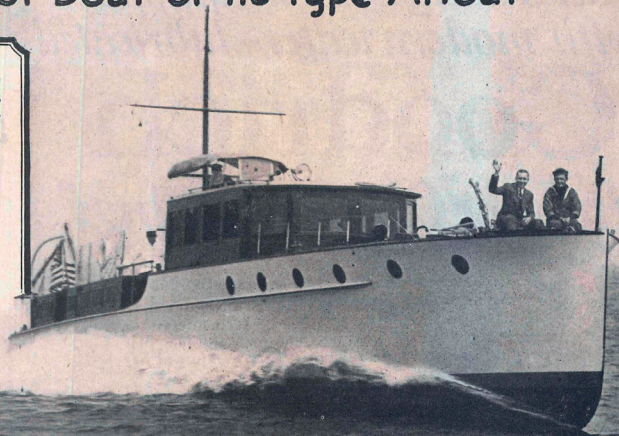
Auch die Resonanz in der Presse war beachtlich. Otto Lürßen muss einen nicht unbedeutenden Anteil seiner Arbeitskraft in die Kundenwerbung und -pflege und damit in eine sehr nachdrückliche Öffentlichkeitsarbeit investiert haben, was sich noch heute in zeitgenössischen Zeitungsausschnitten im Lürssen-Archiv niedergeschlagen hat.<sup>277</sup> Es ist anzunehmen, dass von Meister, der seinerseits die örtliche Presse zu unterrichten pflegte, Ausschnitte vor allem regionaler amerikanischer Blätter sammelte und nach Bremen schickte.<sup>278</sup> Ebenso schaltete die Werft Anzeigen mit den Yachten als Motiv, auch im europäischen Ausland und sogar in Südamerika<sup>279</sup>, Letzteres nicht vergeblich, weil dorthin 1930 und 1934 immerhin zwei Yachten gingen (vgl. Tab. 1). 1931 hieß es in einer Annonce der Werft in der »Yacht«: *Die schnellste Motoryacht in den Gewässern New York's ist OHEKA II, im Jahre 1927 von Lürssen erbaut.*<sup>280</sup>

Nach dem überlieferten Material wurde über die Yachten PEREGRINE<sup>281</sup>, SCOUT<sup>282</sup>, MALAINA<sup>283</sup>, PROSIT<sup>284</sup> und DAWN III<sup>285</sup> im In- und Ausland in variierender Ausführlichkeit berichtet. Der Bericht über NAOMI ohne Nen-

# CHARMING POLLY

## Fastest Boat of Its Type Afloat

Charming Polly, a triple screw express cruiser, built by Fr. Luerssen, of Germany, for H. H. Rogers, Esq., of New York. This is the fastest boat of its type, 76 x 13' 6", and powered with three 450 H.P. Maybach-Zeppelin direct reversible gasoline marine engines, it attains a speed of 34 miles an hour.



### NEW CRUISER DOES 34 MILES AN HOUR

Charming Polly. Built in Germany for Col. H. H. Rogers. Has First Speed Trial.

LIKELY TO ENTER RACES

Craft is the First to Be Equipped With Maybach-Zeppelin Engines Like Those in Dirigibles.

N.Y. Times  
June 2, 1926

By SEABURY LAWRENCE.

...at's starboard propeller did not help  
...ly.  
The Charming Polly is 76 feet long,  
feet 6 inches beam, and is equipped  
with three Maybach-Zeppelin engines  
of 450 horse-power each. She was first  
built to be so fitted. She was built  
by the Luerssen Company at Vegesack,  
Germany and Colonel Rogers  
ordered when she was ordered that  
speed of about thirty-three miles  
will be maintained. The Charming  
Polly will be used for trips between  
Hampton and New York and is  
expected to take part in some  
distance speed races during the  
season.  
...be remembered that the late  
H. Rogers, father of Colonel  
Rogers, owned the famous steam  
sloop Ananah which took part in  
several famous races, especially  
the Sandy Hook boat  
race of the great speeders  
of the world. Like his father's  
sloop, the Charming Polly  
has a leaning tower

### H. H. ROGERS YACHT SPEEDS LIKE RACER

Naval and Airplane Construction Is Combined in New Type of Hull

N.Y. World  
June 2, 1926

MOTORED LIKE A ZEPPELIN

### MAYBACH MOTOR COMPANY

Subsidiary Zeppelin Airship Company

F. W. Von Meister, General Agent for U. S. A.

578 Madison Avenue,

New York City

When writing to advertisers please mention MOTOR BOATING, the National Magazine of Motor Boating, 119 West 40th Street, New York

Abb. 29 Im Juli 1926 berichtete die New Yorker Zeitschrift »Motor Boating« über das amerikanische Presseecho zur CHARMING POLLY. (Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft, Bremen-Vegesack)

nung des Bootsnamens 1928 in der »Yacht« als Musterstück, sicherlich in werblicher Absicht, ist bereits ausführlich zitiert worden. Als Spitzenprodukte der Werft fanden nicht zuletzt die Commuter eine große öffentliche Aufmerksamkeit, angefangen damit, dass »Die Yacht« über PAINE und CHICAGO II berichtete.<sup>286</sup> CHARMING POLLY<sup>287</sup> und OHEKA II<sup>288</sup> erzielten ein breites Echo in der in- und ausländischen Presse, das wiederum in Deutschland positiv registriert wurde: *OHEKA II hat, wie nicht anders zu erwarten war, in amerikanischen Wassersportkreisen berechtigtes Aufsehen erregt. Die amerikanischen Fachzeitschriften brachten spaltenlange Artikel über das interessante Fahrzeug, auch die englische Zeitschrift 'The Motorboat' widmete in einer ihrer letzten Nummern dem interessanten Fahrzeug einen längeren Artikel.*<sup>289</sup> Bemerkenswert für die deutsche Presselandschaft ist ein Artikel über die OHEKA II in der Zeitschrift »Schiffbau«, einem Organ, das eigentlich nicht dem Boots-, sondern dem Groß- und Seeschiffbau verbunden war.<sup>290</sup> Trotz ihres imposanten Erscheinungsbildes wurde über die nachfolgende GEM deutlich weniger berichtet.<sup>291</sup> Auffällig am letzten Commuter, der OLGA, ist eine anscheinend fehlende Präsenz in Eigenwerbung der Werft und in der Presse.<sup>292</sup>

Interessierte Besucher mit einem fachlichen Hintergrund waren als Multiplikatoren auf der Werft willkommen. 1926 wurde der Redakteur der damals in Berlin ansässigen »Yacht«, Kapitänleutnant a.D. Karl Jasper, herumgeführt, der in seinem bereits zitierten Artikel auch auf die amerikanischen Boote einging.<sup>293</sup> Im Folgejahr wurde Jasper zu einer Fahrt auf der OHEKA II eingeladen und hat im damals aufkommenden Reportagestil eine anschauliche Beschreibung der Pressepolitik Otto Lürssens hinterlassen:

*Ring-ring rasselt das Telefon auf meinem Redaktionsschreibtisch. – Ferngespräch aus Vegesack. –*

*»Hier Otto Lürssen. Wollen Sie morgen an der Probefahrt der OHEKA teilnehmen?«*

*»Mit dem allergrößten Vergnügen – ich komme mit dem Nachtzuge und bin morgens bei Ihnen auf der Werft.«*

*Otto Lürssen, der Inhaber der Yacht- und Bootswerft Fr. Lürssen in Vegesack, hatte mir bereits vor ein paar Monaten bei einer Besichtigung seiner Werft die im Bau befindliche OHEKA gezeigt. Das Fahrzeug*

Die schnellste Motor-Yacht

## in den Gewässern New York's

ist „Oheka II“, im Jahre 1927 von Lürssen erbaut



# FR. LÜRSEN

Yacht- und Bootswerft  
Vegesack b. Bremen

Telephon: Vegesack 1000 / 1001  
Telegramm: Bootswerft Vegesack

Gegründet 1875

Abb. 30 Noch 1931 wies die Lürssen Werft in einer Anzeige in »Die Yacht« auf die OHEKA II hin. (Aus: Die Yacht 27, 1931, S. 28)

*stand damals in Spanten und hatte mich besonders interessiert. [...] Otto Lürssen hatte sich anscheinend meines damals geäußerten Wunsches, das Boot in fertigem Zustande zu sehen, erinnert, und so war die Einladung nach Vegesack zustande gekommen. –*

*Dettmering, das Faktotum der Lürssenwerft, zugleich Bootsmann, Chauffeur und Hausverwalter, holte mich am nächsten Morgen in Bremen mit dem Auto von der Bahn ab. Schnell waren wir in Vegesack. Freudige Begrüßung auf der Werft. Der traditionelle Gang durch die bis zum letzten Platz durch Neubauten in allen Stadien der Bauausführung besetzten Bauhallen. Dann gingen wir ins Wasser zum Liegeplatz der OHEKA [...].<sup>294</sup>*

*Jasper durfte an der Meilenfahrt der Yacht auf der Unterweser teilnehmen; insgesamt waren 13 Personen an Bord, darunter der amerikanische Yachtskipper. Auf der Rückfahrt nach Vegesack übergab mir Lürssen das Ruder, damit ich mich von den guten Manöviereigenschaften des Fahrzeugs persönlich überzeugen konnte. Es war ein herrliches Gefühl, dies Fahrzeug in den Händen zu haben, das mit Schnellzugsgeschwindigkeit weseraufwärts preschte. Wie eine empfindliche Rennyacht folgte die OHEKA sofort dem geringsten Druck auf das Ruderrad.<sup>295</sup>*

Ein prominenter, der Schifffahrt und dem Motorsport seit jeher verbundener Besucher stellte sich auch ein: Anfang März 1928 besichtigte Prinz Heinrich von Preußen mehrere Werften und Flugzeugbaubetriebe im Bremer Raum und nahm bei Lürssen eine gerade fertiggestellte amerikanische Yacht in Augenschein.<sup>296</sup>

## Yachtender für Kiel: Die Werft als Unterlieferant

Die Rolle als Unterauftragnehmer war für Lürssen keineswegs neu. Bereits vor dem Ersten Weltkrieg wurden Rümpfe Motorenherstellern und Händlern zugeliefert, die einen Motor einbauten und anschließend das komplette Produkt verkauften.<sup>297</sup> Auch der Bau von Beibooten für größere Seeschiffe hatte bei Lürssen ähnlich wie bei anderen Bootswerften Tradition, so etwa bei Rettungsbooten, die vor allem nach dem TITANIC-Unglück (1912) an Werften und Reedereien gingen.<sup>298</sup> Die Fertigung der erwähnten Fernlenkboote für Siemens als Hauptauftragnehmer im Ersten Weltkrieg ist ein weiteres Beispiel.

Zu dieser Art Auftraggebern zählte auch die in Kiel-Gaarden ansässige Fried. Krupp Germaniawerft, die auf das Jahr 1865 zurückging, seit 1896 zum Krupp-Konzern gehörte und nach 1945 der Demontage anheimfiel. Vor dem Ersten Weltkrieg war sie im militärischen und zivilen Überwasserschiffbau, aber auch als Leitwerft in der U-Bootentwicklung tätig, doch nach 1918 mussten neue Geschäftsfelder erschlossen werden.<sup>299</sup> Dazu gehörte auch der Bau von Großyachten für ausländische Auftraggeber: *Die wichtigs-*



Abb. 31 Zu den großen für die USA erbauten Yachten der Fried. Krupp-Germaniawerft in Kiel zählte die 1931 abgelieferte HUSSAR, für die Lürssen fünf Tenderboote zulieferte. Noch heute ist das Schiff als Segelkreuzfahrtschiff SEA CLOUD in Fahrt. (Historisches Archiv Krupp, Essen)

*te Kundenklientel saß [...] in den USA. Die teilweise als Scheinblüte anzusehenden »roaring twenties«, das Engagement amerikanischer Finanzkreise in Europa, das niedrigere deutsche Lohnniveau, speziell aber auch eine abgeschottete wie technisch mitunter introvertierte heimische Werftindustrie schufen den Hintergrund für ein umfangreiches Yachtgeschäft. Allein zwischen 1923 und 1931 gingen 21 Yachten mit Dieselantrieb (Länge zwischen 40 und 101 Metern) an US-Kunden. Meistens saßen die Auftraggeber an der Ostküste, auch Deutschamerikaner waren vertreten. Der Grundentwurf für die Mehrzahl der Yachten stammte von den renommierten New Yorker Entwurfsbüros Cox & Stevens und Gibbs & Cox, was auch dem heutigen Megayachtbau entspricht, wo externe Designentwürfe häufig sind. Die Motoryachten von Germania lehnten sich äußerlich an das klassische, von den Dampfyachten stammende Formverständnis an. [...] Als Schlusspunkt stellte die Werft für eine Kundin in den USA 1932 die 100-Meter-Yacht HUSSAR fertig, eine Viermastbark mit dieselektrischem Antrieb, die noch heute als Kreuzfahrtschiff SEA CLOUD fährt.<sup>300</sup>*

Mit Lürssen stand man seit 1923 durch Lieferungen von Rettungsbooten für Schiffsneubauten in Verbindung.<sup>301</sup> Dieses Geschäft dehnte sich unverzüglich auf die Ausrüstung der in Kiel gebauten Großyachten aus, für die zwischen 1923 und 1931 insgesamt 37 Beiboote sehr unterschiedlichen Typs zugeliefert wurden. Sie waren aus Holz gefertigt (meist in Kraweelbauweise) und trugen bis auf zwei Ausnahmen keine Namen.



Abb. 32 Drei der fünf von Lürssen zuge-lieferten Tenderboote der HUSSAR, 1931. (Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft, Bremen-Vegesack)

Als dieses Geschäft 1923 startete, erreichte die Hyperinflation in Deutschland ihren Höhepunkt. Die ersten vier Boote (Baunummern 7500, 7505, 7510, 7515) wurden im Sommer 1923 noch in Mark zu astronomischen Preisen in absurd erscheinender Millionenhöhe bezahlt. Ab Baunummer 7535 wurde dann, sicherlich zur großen Erleichterung bei Lürssen, in den begehrten Dollars abgerechnet. Nach 1924 hat man wohl wieder in Reichsmark abgerechnet, waren dies doch Inlandsaufträge. 1931 wurde für ein sicherlich komfortabler ausgestattetes Eignerboot (Baunummer 12285) 15 750 RM verlangt, während ein Dinghi (Baunummer 12315) bereits für 2150 RM zu haben war.

Die Motoren für diese Boote kamen zum größten Teil aus den USA. In zwei Fällen (Baunummern 11710, 11730) wurden Chrysler-Motoren von Germania beige-stellt.<sup>302</sup> Als die Werft in Kiel am 10. März 1930 fünf Boote orderte (Baunummern 12200, 12210, 12220, 12230, 12235), wurde in einem Auftragsbestätigungsbuch eingetragen: *Motoren sind zwar Kermath Motoren für Neubauten 12200–220 werden von Krupp geliefert und von uns eingebaut.*<sup>303</sup> Am 20. Oktober desselben Jahres erfolgte für Baunummer 12255 ein sinngemäß identischer Eintrag. Auch für die Baunummern 12275, 12285, 12295, 12305, 12310, 12315 wurden am 12. Januar 1931 Motorenbestellungen durch Germania festgelegt.<sup>304</sup>

Bei einem Boot erfolgte sogar ein Durchgriff seitens des Hauptauftragnehmers. William Kissam Vanderbilt II (1878–1944) zählte zu einer legendären Familie, die seit dem 19. Jahrhundert zu den bekanntesten Vertretern des amerikanischen Geldadels zählte. Vanderbilt selbst war zwar beruflich mit den traditionellen Eisenbahninteressen seiner Familie befasst (New York Central Railroad), hatte aber als Millionenerbe nach dem Tod seines Vaters 1920 genügend Zeit, seinen privaten Neigungen als Autorennfahrer, Yachtsegler und Naturaliensammler nachzugehen.<sup>305</sup> 1930/31 befand sich in Kiel eine Motoryacht namens ALVA für ihn in Auftrag, doch er kümmerte sich auch um Einzelheiten eines bei Lürssen für sein Schiff gefertigten Eigner-

bootes (Baunummer 12255). Dieses war in Klinkerbauweise gebaut und hatte sogar eine Funkanlage an Bord: *Mr. Vanderbilt selbst hat sich eingehend mit der Konstruktion dieses Bootes befaßt. [...] Mr. Vanderbilt will auch von seiner großen Yacht aus mit diesem Boot Ausflüge und Jagdfahrten in wenig besuchte Buchten und Flüsse unternehmen.*<sup>306</sup>

Die Boote wurden nach Kiel auf dem für kleinere Lürssen-Boote seit jeher gängigen Schienenweg geliefert. Im November 1929 und März 1930 wird im erwähnten Auftragsbestätigungsbuch für sechs von ihnen (Baunummern 12140, 12200, 12210, 12220, 12230, 12235) notiert: *frei Bahnhof Kiel.*<sup>307</sup> Auch für die Baunummern 12255, 12275, 12285, 12295, 12305, 12310 und 12315 wurde im Oktober 1930 und Januar 1931 derselbe Vertriebsweg festgelegt.<sup>308</sup>

Durch eine Verkettung glücklicher Zufälle hat sich ein Germania-Tenderboot bis heute erhalten. 1930 lieferte die Werft in Kiel den Yachtschoner ETAK an einen amerikanischen Auftraggeber ab. Dieses Schiff fährt übrigens heute noch als DEVA.<sup>309</sup> Hierfür lieferte Lürssen ein Eignerboot (Baunummer 12140). Nach wechselvollem Schicksal, darunter einer Verwendung als Hafenrundfahrtboot HARBOR PRINCESS, wurde es 1992 von einem Lürssen-Vertreter in Kalifornien entdeckt und anhand des noch vorhandenen Werftschilds identifiziert. Es wurde von der Werft erworben und nach Deutschland überführt. Die Werftbesitzer Friedrich und Peter Lürßen entschlossen sich zu einer betriebsinternen Restaurierung des Fahrzeugs, dessen Außenhaut schadhafte geworden war. Neben einer durchgreifenden Renovierung von Rumpf und Aufbauten wurde ein neuer Antriebsmotor (Volvo-Penta 60 PS) eingebaut. An diesen Arbeiten beteiligten sich auch die Auszubildenden aus dem Bootsbaugewerk. Im April 1993 war das Boot wieder fahrfähig.<sup>310</sup> Unter dem Traditionsnamen ONKEL FIDI existiert das Boot noch heute im Betriebsteil Lemwerder.



Abb. 33 Das 1930 für die Germania-Segelyacht ETAK erbaute, nach wechselvollem Schicksal von der Werft zurückerworbene und restaurierte Tenderboot ONKEL FIDI im Frühjahr 1993. (Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft, Bremen-Vegesack)

Bau-Nr.	Typ	Jahr	Länge	Motor(en)	PS	Bemerkungen
7500	MB	1923	7 m	Kermath	14/22	Für MY RIPLE (Germania # 463), Clifford M. Leonard, Chicago
7505	MB	1923	5,5 m/18'		20	Für MY RIPLE (Germania # 463), Clifford M. Leonard, Chicago
7510	RB	1923	5,5 m/18'			Für MY RIPLE (Germania # 463), Clifford M. Leonard, Chicago
7515	DI	1923	4,58 m/15'			Für MY RIPLE (Germania # 463), Clifford M. Leonard, Chicago
7535	MT	1923	7,92 m	Scripps	50	Für MY OCEANUS (Germania # 472), John W. Kiser, New York
7540	MT	1923	5,5 m	Kermath	12	Für MY OCEANUS (Germania # 472), John W. Kiser, New York
7545	RB	1923	5,49 m			Für MY OCEANUS (Germania # 472), John W. Kiser, New York. Mit Segeleinrichtung
7550	DI	1923	4,58 m			Ohne Motor für MY OCEANUS (Germania # 472), John W. Kiser, New York
7555	RB	1923	5,49 m			Für MY OCEANUS (Germania # 472), John W. Kiser, New York. Mit Segeleinrichtung
7570	MB	1923	9,75 m/32'	Speedway	60	Für MY VANADIS (Germania # 473), C.H.G. Billings, Santa Barbara
7575	RB	1923	7,31 m		10/12	Für MY VANADIS (Germania # 473), C.H.G. Billings, Santa Barbara
7580	RB	1923	7,31 m		10/12	Für MY VANADIS (Germania # 473), C.H.G. Billings, Santa Barbara
7585	FB	1923	8,53 m	Kermath	35	Für MY VANADIS (Germania # 473), C.H.G. Billings, Santa Barbara
7590	FB	1923	8,53 m	Kermath	35	Für MY VANADIS (Germania # 473), C.H.G. Billings, Santa Barbara
11315	DI	1929	4,26 m/14'			Für MY HAIDA (Germania # 499), M.C. Fleischmann, New York
11325	DI	1929	4,26 m/14'			Ohne Motor für MY LONE STAR (Germania # 501), G.G. Bourne, New York
11355	DI	1929	4,26 m/14'			Für MY AMIDA (Germania # 500), E.R. Behrend, Erie
11365	DI	1929	4,57 m/15'			Für MY CYPRUS (Germania # 498), Yachting, New York
11375	DI	1929	4,26 m/14'			Für MY AMIDA (Germania # 500), E.R. Behrend, Erie
11610	CB	1929	7,31 m	Kermath	50	Für MY CYPRUS (Germania # 498), Yachting, New York
11630	EB	1929	7,92 m/26'	Kermath	50	Für MY CYPRUS (Germania # 498), Yachting, New York
11640	EB	1929	7,31 m/24'	Maybach	100	Für MY AMIDA (Germania # 500), E.R. Behrend, Erie
11650	EB	1929	9,14 m/30'	Kermath	60	Für MY CYPRUS (Germania # 498), Yachting, New York
11710	CB	1929	7,92 m/26'	Chrysler-Royal	50	Für MY LONE STAR (Germania # 501), G.G. Bourne, New York
11730	EB	1929	7,92 m/26'	Chrysler-Imperial	100	Für MY LONE STAR (Germania # 501), G.G. Bourne, New York



Bau-Nr.	Typ	Jahr	Länge	Motor(en)	PS	Bemerkungen
12140	EB	1930	7,31 m/24'	Kermath	50	Für SY ETAK/später TE VEGA (Germania # 511). Später Ausflugsboot HARBOUR PRINCESS, seit 1992 ONKEL FIDI
12200	EB	1930	9,14 m/30'	Kermath	50	Für MY REVELER (Germania # 513), Charles E.M. McCunn, New York
12210	EB	1930	7,92 m/26'	Kermath	50	Für MY REVELER (Germania # 513), Charles E.M. McCunn, New York
12220	RB	1930	7,31 m/24'	Kermath	50	Für MY REVELER (Germania # 513), Charles E.M. McCunn, New York
12230	WB	1930	7,31 m/24'			Name: ATLANTIS USD für MY REVELER (Germania # 513), Charles E.M. McCunn, New York
12235	DI	1930	4,57 m/15'			Name: VIRA USD für MY REVELER (Germania # 513), Charles E.M. McCunn, New York
12255	EB	1931	9,14 m	Kermath	65	Für MY ALVA (Germania # 514), W. Vanderbilt, New York. Mit Segeleinrichtung
12275	EB	1931	7,92 m/26'	Chrysler	150	Für SY HUSSAR/später SEA CLOUD (Germania # 519), E.F. Hutton, New York. V-Boden (Typ Chris-Craft)
12285	EB	1931	9,75 m/32'	Chrysler	150	Für SY HUSSAR/später SEA CLOUD (Germania # 519), E.F. Hutton, New York
12295	FB	1931	9,75 m/32'	2 Chrysler	200	Für SY HUSSAR/später SEA CLOUD (Germania # 519), E.F. Hutton, New York
12305	CB	1931	7,92 m/26'	Chrysler	100	Für SY HUSSAR/später SEA CLOUD (Germania # 519), E.F. Hutton, New York
12315	DI	1931	6,09 m/20'			Für SY HUSSAR/später SEA CLOUD (Germania # 519), E.F. Hutton, New York

Tab. 3 Beiboote für Großyachten der Fried. Krupp-Germaniawerft in Kiel (US-Kunden). (Quellen und Literatur: HAFLW 156-2, -3, -4, -6, -8, -50, -51, 164-9, 65-4; Reinhart Schmelzkopf: Die F. Krupp-Germaniawerft und ihre Vorläufer. In: Strandgut 16, 1987, S. 142)  
 CB = Mannschiffsboot, DI = Dinghy, EB = Eignerboot, FB = (Sport-)Fischerboot, RB = Rettungsboot, MB = Motorboot, MT = Motortender, MY = Motoryacht, SY = Segelyacht, TE = Yachtender, WB = Walboot, # = Baunummer  
 Anm.: Germania bezog noch weitere Boote, deren Zuordnung zu den US-Yachten unklar ist, so 1928 ein Yachtbeiboot (# 11410) und ein Mannschiffs- oder Eignerboot (# 11420).

## Seitenblick: Das US-Yachtgeschäft anderer deutscher Werften

Neben Lürssen und Germania waren zur gleichen Zeit noch andere deutsche Werften im amerikanischen Yachtgeschäft aktiv. Gegenüber, im oldenburgischen Lemwerder auf der anderen Weserseite, liegt bis heute die 1907 vom gebürtigen Dänen Henry Rasmussen (1877–1959) gegründete Werft Abeking & Rasmussen, die sich lange Zeit auf den Bau von Segelyachten spezialisiert hatte und noch heute für die Fertigung und den Vertrieb mittlerer Motoryachten und von Spezialschiffen bekannt ist.

Rasmussen war in deutsche und internationale Seglerkreise vielfältig eingebunden. Folgerichtig suchte und fand er den Kontakt zur amerikanischen Yachtszene, reiste von 1926–1929 mehrmals in die USA, um Aufträge zu akquirieren und Verbindungen zu Yachtclubs und Konstrukteuren zu knüpfen. Auch zur Firma Herreshoff und zum New York Yacht Club erhielt er Zugang. In seiner 1956 erschienenen Autobiografie haben sich farbige Schilderungen dieser anstrengenden, aber auch hochinteressanten Akquisitionstouren erhalten.<sup>311</sup>

Allein zwischen 1925 und 1929 wurden 145 Segelyachten aus Lemwerder in die USA geliefert, die zumindest teilweise von amerikanischen Vorgaben beeinflusst waren. Zwischen 1926 und 1930 wurde rund die Hälfte der in Lemwerder hergestellten Sportboote in die USA exportiert. Zwei Nachzügler, die zweimastigen 21-Meter-Hochseeyachten mit Ketschtakelung *LANDFALL* (1931) und *VAMARIE* (1933), stammten von den Zeichenbrettern von Lewis Francis Herreshoff (1890–1972)<sup>312</sup>, einem der beiden Söhne des berühmten Konstrukteurs, und von der renommierten Firma Cox & Stevens in New York. In ähnlicher Art und Weise wie Lürssen betätigte sich Abeking & Rasmussen auch als Zulieferer von Beibooten für den Großyachtbau der Germaniawerft.<sup>313</sup>

Der 1913 im heutigen bremischen Vorort Hemelingen von Karl Vertens (1880–1972), einem Schwager Otto Lürßens, gegründeten Rolandwerft gelang 1924 der Export eines 18,30 Meter langen *Doppelschrauben-Expresskreuzers* in die USA. 1926 wurde die Werft vom Schiffbauingenieur Erich Oskar Schierenbeck (1902–1983) übernommen, der 1927–1931 insgesamt vier Reisen in die USA unternahm und dorthin mehrere kleinere Motoryachten von einer Länge um die 16, 17 Meter lieferte.<sup>314</sup>

Schließlich erhielt die Hamburger Großwerft Blohm & Voss am Heiligen Abend 1929 den Auftrag für eine 105 Meter lange turbinengetriebene Großyacht (4581 BRT), die als *SAVARONA* im Juli 1931 abgeliefert wurde und in Zeiten der allmählich durchschlagenden Weltwirtschaftskrise für die Werft willkommene Beschäftigung brachte. Der Entwurf stammte aus den USA und war von dem renommierten Schiffbauer William Francis Gibbs (1886–1967) ausgearbeitet worden. Auch das Innendesign (Morgan Wells) der Vier-Millionen-Dollar-Yacht kam aus den Staaten. Das amerikanische

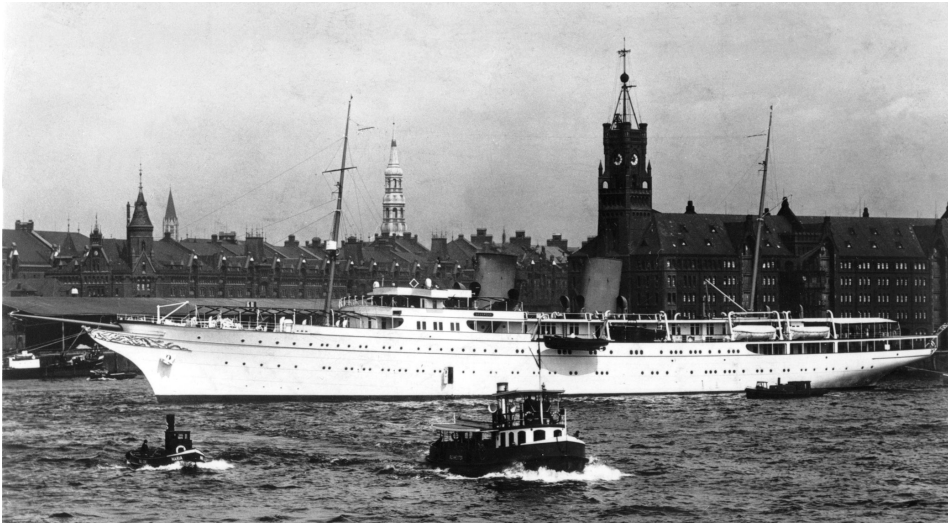


Abb. 34 Die SAVARONA vor der Kehrwiederspitze in Hamburg. (Archiv DSM)

Eigner-Ehepaar nutzte das Schiff eine kurze Zeit, geriet aber schließlich selbst in finanzielle Schwierigkeiten, so dass die Yacht in Hamburg aufgelegt werden musste und 1936/37 als Staatsyacht und Kadettenschulschiff an die Türkei ging.<sup>315</sup> Nach wechselvollem Schicksal ist das Schiff schließlich renoviert worden und wird heutzutage von einem türkischen Geschäftsmann als Charterschiff angeboten.<sup>316</sup>

### Ausblick: Neue Schwerpunkte auf anderen Märkten

Die Dramatik des sogenannten »Schwarzen Freitags« 1929 und seiner Folgen wird die Werftleitung bei Lürssen kaum unbeeindruckt gelassen haben, zumal diese schließlich auf die nähere Umgebung selbst durchschlug und mit dem reichsweit beachteten Zusammenbruch des bis dahin renommierten Textilunternehmens Nordwolle und der Schröder-Bank (1931) ein spezifisch bremisches Menetekel aufwies.<sup>317</sup> Um 1930 änderte sich wohl deswegen der geschäftliche Schwerpunkt hin zu mehr staatlichen Aufträgen.

Aber auch als das Yachtgeschäft mit den USA noch florierte, hatte man sich nie einseitig darauf verlassen. Sportboote unterschiedlichsten Typs und größere Fahrzeuge für inländische Abnehmer, darunter staatliche Behörden wie Polizei und Zoll oder Seenotrettungsboote für die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) tauchen in den 1920er Jahren in den Ablieferungslisten zwischen den US-Yachten immer wieder auf.<sup>318</sup> Das Geschäft mit den deutschen Behörden erwies sich als ausbaufähig. Die beiden 1928 in Auftrag gegebenen und 1929/30 an das Reichsfinanzministerium

in Berlin abgelieferten Zollkreuzer BREMSE und BRUMMER liefen 30 Knoten und verfügten über einen technisch äußerst anspruchsvollen Turbinenantrieb mit Hochdruck-Heißdampfkesseln.<sup>319</sup> Damit hatte die Werft außerhalb des Yachtgeschäfts technische innovative Zeichen gesetzt.

Auch der Export lief weiter. Im Mai 1929 erging ein Auftrag der türkischen Zollbehörden über sechs 20-Meter-Zollboote aus Teakholz. Er wurde bis zum Frühjahr 1930 abgewickelt.<sup>320</sup> Eine Äußerung von Bunje (1950) hierzu beruht zwar auf nachträglicher Erkenntnis, spiegelt aber Erleichterung aus der Rückschau wider: *Als dann aber mit den Zollmaßnahmen des Auslandes der Motoryachtbau an Bedeutung verlor, war der Ruf und die Leistungsfähigkeit der Werft schon so erstarkt, daß Behörden gewisser Länder sich an uns wandten und 1928 begann mit 4 Zollkreuzern für die Türkei eine Periode von Auslandsaufträgen.*<sup>321</sup> In einer Zeit des Umbruchs hatte Bunje am 8. September 1931 in einem bereits erwähnten Brief in die USA die geschäftliche Lage dargestellt: *We have no orders in private boats this time, and this is not very astonishing, but we got some good orders in special boats for different services, which enable us, to come along the coming winter with our good staff of men.*<sup>322</sup>

Währenddessen griff ein weiterer Prozess Platz, der für die Werft in den kommenden Jahrzehnten schließlich bestimmend wurde. Die bereits im Zusammenhang mit den LM-Booten LÜSI und LUER erwähnte Weiterentwicklung und technische Ausreifung zum Schnellbootbau bescherte Lürssen schließlich die technische Führung auf diesem Gebiet.<sup>323</sup> Als Ende des Jahrzehnts der Bau des ersten Schnellbootes für die Reichsmarine anstand, diente – neben anderen Vorarbeiten sowie Vergleichen mit anderen Baumustern – die OHEKA II in ihren Linien und ihrer technischen Konfiguration als

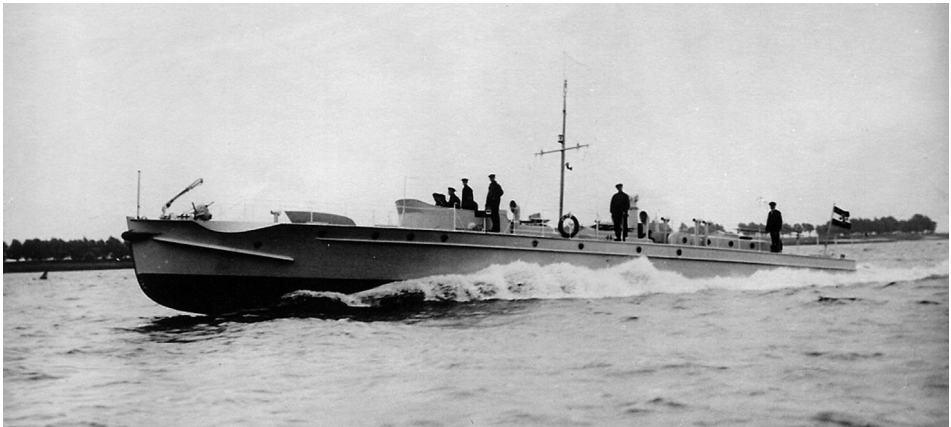


Abb. 35 Das 1930 an die Reichsmarine abgelieferte Schnellboot UZ (S) 16, später S 1, kündigte nach dem Abflauen des Yachtgeschäfts einen neuen Schwerpunkt im Werftvertrieb an und profitierte als Prototyp vom Entwurf der OHEKA II. (Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft, Bremen-Vegesack)

Ausgangspunkt für dessen Konstruktion, womit wieder einmal die Wechselwirkung zwischen militärischer und ziviler Technik Wirkung entfaltete: *Im September 29 hatte Herr Lürssen durch die gesammelten Erfahrungen aus den Expresskreuzer-Lieferungen mit dem Reichswehrministerium die Verhandlungen betreffs Lieferung von Schnellbooten aufgenommen und sich bereit erklärt, das erste Boot auf eigenes Risiko zu bauen, falls das Reichswehrministerium die Lieferung der Motoren übernehmen würde.*<sup>324</sup>

Eine Betrachtung aus späterer Sicht ergänzte: *Aufgrund der Vergleichserprobungen beschäftigte sich das Konstruktionsamt der Marineleitung ab 1928 mit der Entwicklung eines den deutschen Vorstellungen entsprechenden Schnellboots. Als Grundlage diente der 1926 bei der Lürssen Werft für amerikanische Auftraggeber gebaute Express-Kreuzer OHEKA II und das daraus abgeleitete Versuchsboot LÜR. [...] Eine besonders geglückte Linienführung des Rundspant-Verdrängungsbootkörpers gewährleistete in Verbindung mit einer sehr stabilen, jedoch gewichtsmäßig günstigen Leichtmetall-Holz-Kompositbauweise sowie stählernen Motorenfundamenten ein hohes Maß an Seefähigkeit und Festigkeit.*<sup>325</sup> An den umfangreichen Vorarbeiten beteiligten sich verschiedene Dienststellen der Reichsmarine sowie die Firmen Lürssen und Daimler-Benz. Der Liniennriss kam vom Konstruktionsamt, während die Lürssen Werft für den Entwurf des Prototyps sowie die Erstellung aller Bauzeichnungen sorgte.<sup>326</sup>

Im Sommer 1930 kam das Boot zur Ablieferung an die Reichsmarine. Die ungenlenk wirkende Namensbezeichnung UZ (S) 16 bezog sich auf die früheren UZ-Boote des Ersten Weltkriegs und auf Unsicherheiten seitens der Marine, wie dieser neue Marineschiffstyp am besten zu definieren sei. Schließlich setzte sich der aus dem zivilen Motorbootssport übernommene und inzwischen seit Jahrzehnten anerkannte Begriff des Schnellbootes durch; ab 1932 hieß das Boot S 1. Noch an die Reichsmarine erfolgten weitere Ablieferungen. Der Bau großer Serien im Rahmen der nationalsozialistischen Aufrüstung ab 1935 und während des Zweiten Weltkrieges war zu dieser Zeit noch nicht zu erahnen. Der eigentliche technische Durchbruch im deutschen Schnellbootbau wurde während der Spätzeit der Weimarer Republik erzielt.<sup>327</sup>

Nach dem Zweiten Weltkrieg führten und prägten die beiden Söhne Otto Lürßens, Gert (1913–1991) und Fritz-Otto (1917–1981), das Unternehmen. Angesichts des nunmehrigen Schwerpunkts zunächst bei Handelsschiffen, vor allem aber im Schnellboot- und Marineschiffbau, entstanden Yachten als vergleichsweise seltene Einzelstücke, sogar in zwei Fällen, 1954 und 1956, für US-Kunden.<sup>328</sup> Das war insofern kein Einzelfall, als auch andere Werften wie Abeking & Rasmussen sowie Kröger in Rendsburg im Rahmen der deutsch-amerikanischen Nachkriegsverbindungen ein teilweise sehr intensives USA-Geschäft betrieben.<sup>329</sup> Als bei Lürssen in den 1990er Jahren unter den nunmehrigen Inhabern Friedrich (geb. 1949) und Peter Lürßen (geb.



Abb. 36 1997 lieferte die Fr. Lürssen Werft die 96-Meter-Yacht LIMITLESS an einen amerikanischen Kunden ab. (Foto: Giovanni Romero/Fr. Lürssen Werft, Bremen-Vege-sack)

1959) das Yachtgeschäft auf eine neue und viel breitere Grundlage gestellt wurde, richtete sich der Vertrieb auch in Richtung USA. Seither ist das Unternehmen auf der alljährlich im Spätherbst stattfindenden Yachtmesse in Fort Lauderdale in Florida vertreten.<sup>330</sup>

Bei allem wirtschaftlichen Auf und Ab wird der US-Markt weiter beobachtet und gegebenenfalls bedient. So hieß es 2016: *Die Messe hat sich nach der Weltwirtschaftskrise 2008 zwar wieder erholt, aber die große Nachfrage nach Yachten ist noch nicht wieder zurückgekehrt. Dennoch kann man etwas Bewegung im Markt spüren und die Besucherzahl gegenüber dem Vorjahr ist stabil geblieben.*<sup>331</sup> All dies stand und steht natürlich in ganz anderen historischen Zusammenhängen als der Bau von Yachten in den »Roaring Twenties«.

#### Anmerkungen:

- 1 Wladimir Aichelburg: K.u.K. Yachten und Yachtclubs Österreich-Ungarns in alten Photographien. Wien 1996, S. 6. In mindestens drei weiteren Veröffentlichungen hat der Vf. das Thema berücksichtigt: K.u.K. Marinealbum. Schiffe und Häfen Österreich-Ungarns in alten Photographien. Wien, München, Zürich 1976, S. 118, 154f.; K.u.K. Segelschiffe in alten Photographien. Wien 1996, S. 200–222; K.u.K. Dampfschiffe. Kriegs-, Handels- und Passagierschiffe in alten Photographien. Wien 1996, S. 43, 62–76, 79, 121–123.
- 2 Klaus Auf dem Garten: Abeking & Rasmussen. Eine Weserwerft im Spiegel des 20. Jahrhunderts. Bremen 1998; ders.: Yacht- und Bootswerft Burmester, Bremen 1920–1979. Ein bedeutendes Kapitel deutscher Bootsbau- und Segelsportgeschichte. Bremen 2002; ders.: Boote, Yachten und Kleinschiffe aus Bremen. Ein (fast) vergessenes Kapitel Industriegeschichte 1847–1997. Bremen 2012.
- 3 Vgl. Hans Langenfeld: Grundzüge einer Geschichte des organisierten Bootssports in Bremen vom Kaiserreich bis ins Dritte Reich. In: Verein für Hochschulsport (VfH) e.V. an der Uni-

- versität Bremen (Hrsg.): Streifzug durch die Sportgeschichte. Festschrift zur Verabschiedung von Prof. Dr. Harald Braun. (= Schriften des Hochschulsports Universität Bremen, Bd. 4). Bremen 2004, S. 375–412. Methodisch wegweisend ist der Aufsatz von Jürgen Jensen: Die Kieler Woche, Deutschland und die Welt. In: Jürgen Jensen, Peter Wulf (Hrsg.): Geschichte der Stadt Kiel. Neumünster 1991, S. 457–475.
- 4 Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft (HAFLW) 123-8.
  - 5 HAFLW 123-8, 163-19; Hans Rudolf Rösing: Wassersport. (= Führer des Deutschen Schifffahrtsmuseums, Nr. 9). Bremerhaven 1978, dort über Segelyachten S. 17–39, über Motorboote und -yachten S. 79–87; Deutsches Schifffahrtsmuseum [Führer]. Braunschweig 1978, S. 94–96; Schifffahrt erleben: 25 Jahre Deutsches Schifffahrtsmuseum. Bremerhaven 2000, S. 21f.; Erik Hoops (Hrsg.): Deutsches Schifffahrtsmuseum: Leibniz-Institut für deutsche Schifffahrtsgeschichte / German Maritime Museum: Leibniz Institute for German Maritime History. Bremerhaven 2014, S. 34–36. 1978 widmete das DSM seine fünfte Bildmappe dem Thema Sportboote, das auch größere Yachten mitberücksichtigte. – Im Mai 2017 wurde der Erweiterungsbau des Museums geschlossen, in dem künftig eine neu konzipierte Ausstellung mit Schwerpunkt auf der Forschungsschifffahrt sowie Klima- und Umweltgeschichte gezeigt werden soll.
  - 6 Einige wenige Aufsätze im DSA (siehe Anm. 25, 26, 29) bilden erfreuliche Ausnahmen.
  - 7 Einen sicherlich nicht immer präzisen Überblick geben Reginald Crabtree: Royal Yachts of Europe. From the seventeenth to the twentieth century. London 1975; Wolfgang Althof: Welt der Staatsyachten. Hamburg 1996. Vgl. Tim Madge: Royal Yachts of the World. Hampton Court 1997; Tony Dalton: British Royal Yachts. A Complete Illustrated History. Tiverton 2002. Eine Broschüre des National Maritime Museum: A.P. McGowan: Royal Yachts. Greenwich 1977. Speziell zu einem weithin bekannten Paradebeispiel: Richard Johnstone-Bryden: The Royal Yacht BRITANNIA. The official history. London 2003; John Cooke: The Royal Yacht BRITANNIA. Official Guidebook. O.O. [um 2009]; Brian Hoey: The Royal Yacht BRITANNIA. Inside the Queen's floating palace. Sparkford 2012. Inzwischen ist die BRITANNIA im schottischen Leith der Öffentlichkeit zugänglich. Zu den deutschen Kaiseryachten sowie zum sogenannten »Aviso« GRILLE Hitlers (1935) siehe Erich Gröner (fortgeführt und hrsg. von Dieter Jung und Martin Maass): Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945. Bd. 6: Hafengebrietsfahrzeuge (II: Bagger, Bergungs- und Taucherfahrzeuge, Eisbrecher, Schlepper, Verkehrsfahrzeuge), Yachten und Avisos, Landungsverbände (I). Koblenz 1989, S. 196–198.
  - 8 In der Bibliothek des DSM sind die Jahrgänge 1905–1914, 1919–1922, 1924–1925, 1928, 1935–1936, 1938–1939, 1947, 1951, 1953, 1956–1957, 1961–1965, 1975–1976 und 1979–1980 vorhanden.
  - 9 Für die ständige Arbeit an der Neubautendatei von Lürssen im historischen Archiv wird selektiv die Zeitschrift »Boote-Exklusiv« fortlaufend ausgewertet.
  - 10 So von Klaus Auf dem Garten 1998 (wie Anm. 2). Eine eigene Arbeit, in der die »Yacht« als wichtige Quelle diente: Motorboote im militärischen Einsatz. Versuch einer kritischen Betrachtung des Freiwilligen Motorboot-Korps (FMK). In: DSA 24, 2001, S. 253–297. Bei der Arbeit an der Neubautendatei im Archiv der Lürssen Werft hat sich die »Yacht« ebenfalls als sehr ergiebige Quelle erwiesen.
  - 11 Eike Lehmann: Handelsschiffstypen und ihr Entwurf – Yachten und Sportboote. (= Technikgeschichte des industriellen Schiffbaus in Deutschland im 19. und 20. Jahrhundert, Bd. 3; Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums, Bd. 36). Bremerhaven, Wiefelstede 2014, S. 133. Vgl. Kurt Reinke, Lothar Lütjen, Joachim Muhs: Yachtbau. Schiffbau. Ausrüstung und Einrichtung. Maschinenbau. Elektrotechnik. Bielefeld 1981.
  - 12 Germanischer Lloyd: Vorschriften für die Classification und für den Bau und die Ausrüstung von Yachten 1902. Berlin 1902; ders.: Vorschriften für Klassifikation, Bau und Ausrüstung von Yachten der internationalen Renn-Klassen 1908. Berlin 1908.
  - 13 Philippe Daryl: Le yacht. Histoire de la navigation maritime de plaisance. Paris 1890; Carlo

- Sciarrelli: Die Yacht. Ihre Herkunft und ihre Entwicklung. Bielefeld 1973; Joachim Schult: Yacht-Wörterbuch: Englisch-Deutsch, Deutsch-Englisch. Bielefeld 2003.
- 14 Ausführlich bei Rudolf Brommy, Heinrich von Littrow: Die Marine. Eine gemeinfassliche Darstellung des gesammten Seewesens für die Gebildeten aller Stände. Wien, Pest, Leipzig 1878, S. 520, ebenso auch noch in diesem Sinne erwähnt in Meyers kleines Konversations-Lexikon in sechs Bänden. Dritter Band. Leipzig und Wien 1908, S. 788.
  - 15 Brommy, von Littrow (wie Anm. 14), S. 520.
  - 16 Meyers kleines Konversations-Lexikon (wie Anm. 14), S. 788.
  - 17 Vgl. den umfangreicheren Beitrag bei Alfred Dudzus, Ernest Henriot: Das Schiffstypenlexikon. Schiffe, Boote, Flöße unter Riemen und Segel. Hamburg 1983, S. 264–273, der beide Definitionen einschließt.
  - 18 Wolfram Claviez: Seemännisches Wörterbuch. Bielefeld, Berlin 1973, S. 375.
  - 19 Ulrich Scharnow (Hrsg.): Transpress Lexikon Seefahrt. Berlin (Ost) 1976, S. 228.
  - 20 Ebd., S. 229. Der Grund lag vermutlich in den beiden seegehenden Staatsyachten der Volksmarine OSTSEELAND II (1961) und OSTSEELAND (1971), wovon die ältere abgebildet ist. Ferner verfügte die DDR über zwei weitere Yachten auf Binnengewässern: ALBIN KÖBIS (I, 1951, und II, 1974).
  - 21 Christian Ostersehle: Schiffbau in Kiel. Kleine Werftgeschichte von den Anfängen bis zur Gegenwart. (= Sonderveröffentlichungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte, Bd. 74). Husum 2014, S. 113.
  - 22 Ein Überblick bei Guy R. Williams: Das große Buch der Schiffsmodele – international. Frankfurt/Main 1973, S. 147–159.
  - 23 G. Ucelli: Le Navi di Nemi. Rom 1950/1996; H.D.L. Viereck: Die römische Flotte. Classis Romana. Herford 1975, S. 58–62; Wolfgang K. Buchner: Die Schiffe vom Nemi-See. Kaiser »Stiefelchens« Luxusyachten. In: Damals 2/1995, S. 26–30; Deborah N. Carlson: Caligula's Floating Palaces. In: Archaeology, Mai/Juni 2002; Marco Bonino: Un sogno ellenistico: Le navi di Nemi. Pisa 2003; Sarah Wolfmayr: Die Schiffe vom Nemisee. Technische Raffinessen. Graz 2011. Zum ägyptischen Prunkschiff freundlicher Hinweis von Frederic Theis, M.A. (DSM, 05.07.2016).
  - 24 Williams (wie Anm. 22), S. 152, 157f.; Lina Urban Padoan: Il Bucintoro. La festa e la fiera della «Sensa» dalle origini alla caduta della Repubblica. Venedig 1988.
  - 25 Gerhard Schober: Prunkschiffe auf dem Starnberger See. Eine Geschichte der Lustflotten bayerischer Herrscher. München 1982; Adolf Kleinschroth: Die Fahrten der Bayerischen Regenten auf Binnenseen vom 15. bis zum 19. Jahrhundert. In: DSA 9, 1986, S. 97–116; Will von Gaessler: Unvergessener »Bucentaur«. Das kurfürstlich bayerische Hofschiff: konstruktiv gesehen. In: Vom Einbaum zum Dampfschiff, Bd. 7, 1988, S. 51–70; Heidrun Kurz: Barocke Prunk- und Lustschiffe am kurfürstlichen Hof zu München. (= Miscellanea Bavarica Monacensia, Bd. 163). München 1993.
  - 26 Horst Parchatka: Die kurtrierischen, später nassauischen Rheinjachten. In: Das Logbuch 2/1982, S. 43–50, 3/1982, S. 79–86. Ergänzend Hans Wolfgang Kuhn: Nochmals: Zu den beiden kurtrierischen, später nassauischen Rheinjachten. In: Das Logbuch 2/1983, S. 45–49; Wolfram Sauerbrei: Mittelrheinische Jachten. In: Das Logbuch 1/1997, S. 4–11; Detlev Ellmers, Rolf Ganßloser, Norbert Hofmann, Hans-Walter Keweloh: Hafенpläne und Jachtschiffe der Fürsten von Löwenstein-Wertheim im 18. und 19. Jahrhundert. In: DSA 7, 1984, S. 25–78.
  - 27 R. Trebe: Die Lustjachten König Friedrich I. In: Das Logbuch 2/1968, S. 5f. Ergänzend Horst Parchatka: Die brandenburgische Jacht BRACKE von 1678. In: Das Logbuch 3/1982, S. 93.
  - 28 Kurt Schaefer: Das k.k. Leibschiff von 1779. In: Das Logbuch 2/1986, S. 47–54, 3/1986, S. 93–96.
  - 29 Dr. Uwe Jens Wandel, Gotha, brieflich zum Vf., 09.08.2015. Vgl. ders.: *Dese TreckJaigt is lanck 50 voet ...* Eine Ergänzung. In: DSA 26, 2003, S. 49–53.



- 30 Treasures of the Maritime Museum. Lissabon 2013, S. 212–215.
- 31 G.C.E. Crone: *Nederlandsche jachten, binnenscheepen, visschersvaartuigen. En daarmee verwante kleine zeescheepen 1650–1900*. Amsterdam 1926; Ove Andreasen: *A Seventeenth-Century Dutch Yacht. Modelling in Miniature*. In: *Model Shipwright* 84/1993, S. 23–29.
- 32 Gilbert McArdle: HENRIETTA. *Royal Yacht of 1679*. In: *Model Shipwright*, 120/2002, S. 7–18. Vgl. eine Broschüre des National Maritime Museum in Greenwich: Peter Norton: *State Barges*. Greenwich 1972; Alain Gliksmann, John Chamier (u.a.): *Hundert Jahre Segeln 1814–1914*. Bielefeld, Berlin 1966; John Rousmaniere: *Die Luxusyachten*. (Time-Life Reihe: Die Seefahrer). Amsterdam 1981, S. 20–75; A.B.C. Whipple: *Die Rennyachten*. (Time-Life Reihe: Die Seefahrer). Amsterdam 1984, S. 14–31, 98–133; Robert Simper: *Victorian and Edwardian Yachting from old Photographs*. London <sup>2</sup>1984; Jean-Michel Barrault: *Die Belle Époque des Segelsports. Yachten, Luxus, Lebensart*. München 2004, S. 18–45. Bezeichnenderweise trägt das Kapitel die Überschrift: *Britannia rules the waves*. Zahlreiche Beispiele britischer Dampfyachten bietet David Couling: *Steam Yachts*. London 1980.
- 33 Zur in historischer Zeit sehr ausgedehnten »Bootsbaulandschaft« an der Unterweser, der das Unternehmen Lürssen in seiner Entstehungsgeschichte entstammt, siehe Heinz D. Janssen: *Boots- und Holzschiffbau an der Unterweser (linke Seite)*. Vom Einmannbetrieb im Bootsbau bis zur modernsten Yachtwerft. Von der Entwicklung des Dielenbootes bis zum Weserkahn. Bremen 2007.
- Eine aufschlussreiche Quelle aus der Frühzeit der Werft: Durch eigene Kraft. Ein Erinnerungsblatt zur Jubiläumsfeier der Vollendung des 1000. Fahrzeuges auf der Bootswerft Fr. Lürssen zu Aumund-Vegesack. Aumund 1896. Eine Festschrift erschien 1975 im Selbstverlag: Fr. Lürssen Werft – Schöpfer schneller Schiffe. Bremen 1975. Ergänzend dazu siehe Hans Georg Prager: *Schnelle Boote – Solide Schiffe. Die Geschichte der Fr. Lürssen Werft*. In: *Schiffahrt International* 7/1975, S. 300–303, 8/1975, S. 332–337, 9/1975, S. 376–380. Zum 125-jährigen Jubiläum 2000 gab das Unternehmen eine neue Festschrift heraus. Die Schreibweisen der Firma sowie der Familie differieren leicht (»ss« bzw. »ß«).
- Bei Lürssen selbst ist durch den Großbrand 1918 vermutlich viel Material aus der frühen Zeit vernichtet worden. Die erhaltene Baunummernliste der Werft setzt 1911 mit der Nummer 4725 ein. Die größeren Motorboote erhielten eine Baunummer mit der Endnummer 5 oder 0 zugeteilt, während die Zwischenräume bis 1938 mit den kleinen Sportbooten ausgefüllt wurden. Danach wurden die kleineren Fahrzeuge nicht mehr mitgezählt. Die Baunummern sind aus der Zeit vor 1938, als eine neue Zählung eingeführt wurde, nur sehr lückenhaft überliefert, so dass eine große Dunkelziffer (vor allem bei der Masse der kleineren Einheiten) nicht mehr aufgeklärt werden kann.
- Eine weitere wichtige Quelle befindet sich im Archiv der Lürssen Werft (HAFLW 164-9) und ist ein Ende der 1950er Jahre niedergeschriebenes Manuskript des 1901 als erster kaufmännischer Lehrling eingestellten nachmaligen Prokuristen (seit Juli 1920) und Bürochefs Carl Dietrich Winkelmeier (geb. 1887). Trotz einiger Ungenauigkeiten und subjektiven Einschätzungen ist diese Quelle als ergiebig einzustufen.
- 34 Ein biographischer Artikel über Lürßen stammt von Alfred Bunje: *Friedrich Lürßen*. In: *Wilhelm Lührs (Hrsg.): Bremische Biographie 1912–1962*. Bremen 1969, S. 328f.
- Über die Werftlandschaft auf der bremischen Seite an der Unterweser im ausgehenden 19. Jahrhundert informiert gründlich Peter-Michael Pawlik: *Von der Weser in die Welt. Die Geschichte der Segelschiffe von Weser und Lesum und ihrer Bauwerften 1770 bis 1893*. (= *Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums*, Bd. 33). Bremerhaven, Hamburg 1993. Da Lürssen zu dieser Zeit nur Boote fertigte, hat der Betrieb in diesem Werk verständlicherweise keine Erwähnung gefunden. Zu den Bootsbaubetrieben auf der oldenburgischen Weserseite siehe Janssen (wie Anm. 33).
- Der seit etwa 1830 bestehende väterliche Betrieb Lürßens in Lemwerder wurde von seinem Bruder Lüder als kleine Bootswerft weitergeführt, brannte 1901 ab, existierte aber fort und

- ging 1929 in Konkurs, siehe F.-Herbert Wenz: Lemwerder in alten Ansichten. Lemwerder 1986, S. 45, 47; Die Yacht 14/1929, S. 31.
- 35 Ein Hinweis auf dieses frühe und zum größten Teil vergessene Kapitel der Firmengeschichte findet sich bei Christian Ostersehlte: Ruderboot MAX KOEPKE von 1896. Wohl das älteste erhaltene Lürssen-Boot. In: Die Bugwelle 27/98, S. 38f.
  - 36 Gerhard Grote: Das allererste Motorboot. Eine reizvolle Geschichte. In: Die Bugwelle 26/97, S. 10f.
  - 37 Die nordwestdeutsche Gewerbe-, Industrie- und Handels-, Marine-, Hochseefischerei-, und Kunst-Ausstellung, Bremen 1890. Emmerich 1890. Zur neueren Literatur über diese für Bremen wichtige Ausstellung siehe Wilhelm Lührs: Vor hundert Jahren – die Nordwestdeutsche Gewerbe- und Industrieausstellung. In: Bremisches Jahrbuch, Bd. 69, 1990, S. 11–20; Oliver Korn: Hanseatische Gewerbeausstellungen im 19. Jahrhundert. Republikanische Selbstdarstellung, regionale Wirtschaftsförderung und bürgerliches Vergnügen. (= Sozialwissenschaftliche Studien, Heft 37). Opladen 1999, hier S. 138–154.
  - 38 Dass die Firma Lürssen bis dahin keine Motorboote fertigte, ist an den Ausstellungsexponaten der Firma ablesbar: ein Segelboot, eine Dollengig, eine Auslegergig, ein Skiff sowie Bootsriemen und weitere Ausrüstungsgegenstände. Verzeichnis in: Offizieller Katalog der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung. Bremen 1890, S. 95.
  - 39 Zur Verbindung zu Daimler und Benz siehe den Unterbestand HAFLW 68-1 bis 68-24 (Kopien aus dem Daimler-Benz-Archiv in Stuttgart-Sindelfingen).
  - 40 HAFLW 162-1; Durch eigene Kraft (wie Anm. 33).
  - 41 Ebd. 1896 wurde ein bei Lürssen erbautes Boot mit Daimler-Motor auf das Vegesacker Vollschiff FREIBURG verladen und nach Brasilien verschifft, wo es verkauft wurde. Dies dürfte aber damals noch ein spektakulärer Ausnahmefall gewesen sein, siehe Friedrich Spengemann: Wie das erste deutsche Motorboot nach Brasilien kam. In: Deutschland zur See, Heft 7, 15.07.1926 (in HAFLW 163-2); ders.: Am 27. Juni 80 Jahre Lürssen Werft. Mit dem ersten von Friedrich Lürssen erbauten Motorboot nach Brasilien. In: Norddeutsche Volkszeitung, 27.07.1955.
  - 42 Wegen des erwähnten Großbrands von 1918 (vgl. Anm. 33) bildet »Die Yacht« die wichtigste Quelle für diese Entwicklung.
  - 43 Vf. hat bei Lürssen eine EDV-Datei über die Neubauten der Werft erstellt, die bis heute weitergepflegt wird. Ein Aufsatz über einen exemplarischen Lürssen-Neubau: Christian Ostersehlte: SIGRID – ein bremisches Motorboot. Historische Hintergründe, Bauwerft und Einsätze. In: DSA 23, 2000, S. 431–471.
  - 44 Ostersehlte (wie Anm. 21), S. 191–193.
  - 45 Verschiedene Fundstellen im Internet. Eine gründliche Arbeit über diese beiden bedeutenden Werften bleibt ein Desiderat.
  - 46 Eine spätere Übersicht bei E.H. Lachmann: Entwicklung des Motorbootbaues. In: Die Yacht 16/1924, S. 417–420 (Sonderdruck in HAFLW 152-2), ferner HAFLW 157-OBN-1, -3 bis -5.
  - 47 Im Unterbestand des Lürssen-Archivs HAFLW 1600- gehen die Prospekte und Kataloge bis 1896, in einem separat gehaltenen Bestand bis 1893 zurück.
  - 48 1913 wurden zwei Torpedofangboote an die Torpedowerkstatt Friedrichsort geliefert (Baunummern 5070, 5080). Weitere Boote dieses Typs folgten nach Kriegsausbruch.
  - 49 Über die umfangreichen Lagerbestände siehe den Artikel in: Die Yacht, 19/1908, S. 512. Zwei Verkaufskladde aus der Zeit zwischen 1916–1923 und 1925–1929 geben sehr ergiebig Auskunft (HAFLW 156-2, -3). Zum Ausklang dieses Geschäfts siehe HAFLW 131-2, 151-7.
  - 50 HAFLW 164-20; Nachruf in: Die Yacht 22/1932, S. 10 sowie Bericht Winkelmeier (wie Anm. 33).
  - 51 HAFLW 67-3, -5-11. Eine erste Zusammenfassung bei Harald Fock: Marine-Kleinkampfmittel. Bemannte Torpedos, Klein-U-Boote, Klein-Schnellboote, Sprengboote gestern, heute, morgen. Herford 1982, S. 103–105. Wegen umfangreicher Aktenbestände im Archiv der

- Siemens AG in München bleibt eine gründliche Darstellung über die FL-Boote bis heute ein Desiderat der Forschung.
- 52 1914 waren vier, 1915 acht und 1916 elf Abschüsse zu verzeichnen. 1917, als man sich aus der Luftschiffkriegführung allmählich zurückzog, wurden noch sechs, 1918 drei Luftschiffe abgeschossen. Vier weitere wurden 1914, 1915 und 1918 durch gegnerische Fliegerbomben auf ihren Stützpunkten zerstört. 1916 wurden drei, 1917 dreizehn und 1918/19 sechs Luftschiffe außer Dienst gestellt und größtenteils abgerüstet. Diese Zahlen betreffen nur Luftschiffe des Fabrikats Zeppelin, nicht aber der Konkurrenzmuster Schütte-Lanz und Parseval (Zahlen nach Hans von Schiller: Zeppelin. Wegbereiter des Weltluftverkehrs. Bad Godesberg [1966], S. 151–174).
- 53 HAFLW 156-2; Harald Fock: Schnellboote (Bd. 1). Von den Anfängen bis zum Ausbruch des 2. Weltkrieges. Herford 1973, S. 60–63; Erich Gröner (fortgeführt und hrsg. von Dieter Jung und Martin Maass): Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945. Bd. 2: Torpedoboote, Zerstörer, Schnellboote, Minensuchboote, Minenräumboote. Bonn 1999, S. 142–149.
- 54 Bremer Nachrichten, 27.01.1918, 2. Blatt.
- 55 HAFLW 141-1.
- 56 Mehr darüber bei Pawlik (wie Anm. 34), S. 142–148.
- 57 Der Schiffbau auf der Vegesacker Seite wurde um 1980 ganz aufgegeben. Der Abriss des Großteils der früheren Produktionsanlagen in Vegesack erfolgte im Winter 1985/86, siehe HAFLW 220-12.
- 58 Staatsarchiv Bremen (StAB) 4,26-342.
- 59 StAB 4,75/5-L 598 II.
- 60 HAFLW 140-3. Von der damaligen Werftanlage ist heute nichts mehr vorhanden, doch seit 1950 gibt es dort in Erinnerung daran eine Friedrich-Lürßen-Straße.
- 61 Bericht Winkelmeier (wie Anm. 33), außerdem HAFLW 142-4. Nach dem großen Brand in Aumund hatte Otto Lürßen zunächst vor, den gesamten Betrieb nach Lemwerder zu verlegen und auch das Gelände in Vegesack aufzugeben. Doch erst Ende 1935 wurde ein entsprechendes Gelände erworben, wo in der Folgezeit ein Zweigbetrieb errichtet wurde. Der forcierte Bau von Schnellbooten für die Kriegsmarine ließ dort rasch größere Anlagen entstehen.
- 62 HAFLW 141-7.
- 63 HAFLW 130-2.
- 64 HAFLW 134-7.
- 65 Prospekt um 1930: HAFLW Prospekt- und Katalogsammlung.
- 66 HAFLW 110-5.
- 67 StAB 9, S 0 – Alfred Bunje.
- 68 Die wichtigste Literatur zum Thema besteht aus dem überaus materialreichen technikhistorischen Standardwerk von Harald Fock: Schnellboote (4 Bde.). Herford 1973–1986.
- 69 EDV-Datei Lürssen.
- 70 Seit 1974 gibt das Unternehmen eine eigene Firmenzeitschrift (Die Bugwelle) heraus.
- 71 Peter Pedersen [Alexander Rost]: Duell um eine alte Kanne. America's Cup ist die am heftigsten umstrittene Trophäe im Segelsport. In: Stallings maritimes Jahrbuch 1975–1976, S. 59. Als weitere grundlegende Literatur für dieses Kapitel dienen Erik Hofman: Steam Yachts. An Era of Elegance. Lymington 1970; Rousmaniere (wie Anm. 32); Whipple (wie Anm. 32). Vgl. Reginald Crabtree: The Luxury Yacht from Steam to Diesel. New York 1974.
- 72 David R. MacGregor: Schnellsegler 1775–1875. Konstruktion und Geschichte. Bielefeld 1974.
- 73 Eine Zusammenstellung findet sich bei: Henry Preble: Origin and History of the American Flag and of the Naval and Yacht-Club Signals, Seals, and Arms, and Principal National Song of the United States, with a Chronicle of the Symbols, Standards, Banners, and Flags of Ancient and Modern Nations. Philadelphia 1917.
- 74 Henry Lascelles Maxwell, Herbert Lawrence Stone: The New York Yacht Club. Centennial

- 1844–1944. [New York 1944]; John Parkinson, Jr.: The History of the New York Yacht Club from its Founding to 1973. New York 1975; Melissa H. Harrington: The New York Yacht Club 1844–1994. Lyme 1994; Ross MacTaggart: The Golden Century. Classic Motor Yachts. New York, London 2001, S. 146; Peter Johnson: Reed's Maritime Flags. Bradford 2002, S. 94 (Stander NYYC); Gerhard Waldherr: Marmor, Mythen und Moneten: Der so ehrwürdige wie noble New York Yacht Club hat Geschichte geschrieben. In: Die Yacht 8/2003, S. 14–23; Chris Museler: Inside the New York Yacht Club. In: Classic Boat 296/2013, S. 32–36. Homepage des New York Yacht Club: [www.nyyc.org](http://www.nyyc.org).
- 75 Allgemein zur R.Y.S.: Whipple (wie Anm. 32), S. 30–48, 61–78, 99–113, 127; J.B. Atkins: Further Memorials of the Royal Yacht Squadron 1901–1938. London 1939; Barrault (wie Anm. 32), S. 22–27; Barry Pickthall: Inside the Castle: Cowes' Royal Yacht Squadron is among the oldest and certainly its most exclusive Sailing Clubs. In: Classic Boat 294/2012, S. 40–44; Svante Domizlaff: Bleibende Werte. In: Boote-Exklusiv 1/2015, S. 84–96.
- 76 Whipple (wie Anm. 32), S. 32–59, ferner Robert N. Bavier, Joseph A. Phelan: The Schooner Yacht AMERICA. Brewing 1967; Bob Fisher: Die großen Yacht-Rennen. Bielefeld 1985; John Rousmaniere: The Low Black Schooner: Yacht AMERICA 1851–1945. A new History of the Yacht AMERICA, based on the Exhibit held at Mystic Seaport Museum, November 1986 through March 1987, cosponsored by the New York Yacht Club. Mystic 1986; ders.: The yacht AMERICA at 150. In: Wooden Boat 163/2001, S. 62–69.
- 77 Alfred Fullerton Loomis: Ocean Racing. The great blue-water Yacht Races, 1866–1935. New York 1936; Bob Fisher: Die großen Yacht-Rennen. Bielefeld 1985. Ein eloquenter Überblick bei Pedersen (wie Anm. 71), S. 56–61, ausführlich Whipple (wie Anm. 32), S. 32–133; Peter Johnson: The Encyclopaedia of Yachting. London <sup>3</sup>1997, S. 138–157; Peter Stanford: Winning the America's Cup in 1851. Just 150 Years ago, remarkable Group Built the Schooner Yacht AMERICA and Sailed to Victory over a Fleet of renowned Racing Yachts to Give her Name to the World's longest-lived Sporting Trophy. In: Sea History 97/2000, S. 7–10; Mark Chisnell, James Boyd, Ivor Wilkins, Bob Fisher, Kimball Livingston: Der America's Cup. Eine Regatta setzt Maßstäbe. Bielefeld 2015.
- 78 Howard I. Chapelle: Yacht Designing and Planning. New York 1994.
- 79 Whipple (wie Anm. 32), S. 114f.; L. Francis Herreshoff: Captain Nathaniel Herreshoff. The Wizard of Bristol. New York 1953; Maynard Bray, Carlton Pinheiro: Herreshoff of Bristol. A photographic History of America's greatest Yacht and Boat Builders. Brooklyn [1989]; Franco Pace, Friedrich W. Pohl: Herreshoff. Der Zauberer aus Bristol und seine Yachten. Bielefeld 2006; Lucia del Sol Knight, Daniel Bruce MacNaughton: The Encyclopedia of Yacht Designers. New York 2006, S. 216–221. Die einstige Werft Herreshoffs in Bristol ist heute das Herreshoff Marine Museum: [www.herreshoff.org](http://www.herreshoff.org).
- 80 Es gibt auch Lesarten, die den Begriff auf die Zeit zwischen dem Ende des Bürgerkrieges 1864 und dem Eintritt der USA in den Ersten Weltkrieg ausdehnen. Eine vielseitige Übersicht zum *Gilded Age* liefert Udo Sautter: Geschichte der Vereinigten Staaten von Amerika. (= Kröners Taschenausgabe, Bd. 443). Stuttgart 1976, S. 235–288. Vgl. Sean Dennis Cashman: America in the Gilded Age. From the Death of Lincoln to the Rise of Theodore Roosevelt. New York <sup>3</sup>1993.
- 81 Ein früheres Verdikt konnte nur Vulgäres darin entdecken: *Kunst und Kultur des »Gilded Age«* [...] entsprachen dem Geschmack der Neureichen. Die überladene Plüschherrlichkeit der Wohnungen und die Zuckerbäckerornamentik der Hausfassaden verrieten die innere Unsicherheit der Bewohner und deren Mangel an Stilempfinden (Sautter [wie Anm. 80], S. 266f.). Diese Einschätzung ist längst der Aufmerksamkeit für diese als historisch wertvoll angesehenen Bauten durch eine aktive amerikanische Denkmalpflege gewichen.
- 82 Der Zusammenhang wird thematisiert bei N.N.: High Society. Amerikanische Portraits des Gilded Age. Eine Ausstellung des Bucerius Kunst Forums Hamburg 2008. München 2008, S. 164f.; wohl auch für die spätere Zeit bei Ross MacTaggart: Millionaires, Mansions and Mo-

- tor Yachts. New York, London 2004. Eine Liste der US-amerikanischen Yachten (American Yacht List) aus dem Jahre 1884 hat sich in der Bibliothek des DSM erhalten. Als Sachzeuge hat sich die Zweimastschoneryacht CORONET (1885) erhalten, die seit 2010 in Newport/Rhode Island restauriert und dabei teilweise neu aufgezimmert wird ([www.coronet1885.com](http://www.coronet1885.com)).
- 83 Hofman (wie Anm. 71), S. 15–19, 40–219; Rousmaniere (wie Anm. 32), S. 90–118.
- 84 Als Einzelstück und typologisches deutsches Pendant zu den amerikanischen Commuters kann das umgebaute Torpedoboot SLEIPNER (ex S 97) bezeichnet werden, das 1900–1914 als Depeschboot der Kaiseryacht HOHENZOLLERN im Einsatz war, siehe Gröner (wie Anm. 53), S. 51f.
- 85 Hofman (wie Anm. 71), S. 56–224; MacTaggart (wie Anm. 74), S. 212–229.
- 86 Volker Berghahn: Die Hohenzollern und Amerika. Prinz Heinrichs Reise in die USA. In: Rainer Hering, Christina Schmidt (Hrsg.): Prinz Heinrich von Preussen. Großadmiral – Kaiserbruder – Technikpionier. Neumünster 2013, S. 100–119; Kristin Lammerting: METEOR. Die kaiserlichen Segelyachten. Köln 1999, S. 86–115.
- 87 Viele Belegstellen für diese Kontinuität bei Showboats International Magazine (Hrsg.): The Megayacht Century. Significant Vessels, Cornerstone Events and unforgettable People of the past 100 Years. New York 1999.
- 88 Zur Außenpolitik der USA Julius W. Pratt: A History of United States Foreign Policy. Eaglewood Cliffs, N.J. 1972; Jürgen Heideking, Christof Mauch: Geschichte der USA. 6. Aufl. Tübingen 2008, hier S. 218–230, 243–248, 507f.; Detlef Junker: Von der Weltmacht zur Supermacht. Amerikanische Außenpolitik im 20. Jahrhundert. Mannheim 1995; Klaus Schwabe: Weltmacht und Weltordnung. Amerikanische Außenpolitik von 1898 bis zur Gegenwart – eine Jahrhundertgeschichte. Paderborn <sup>3</sup>2011; Stephan Bierling: Geschichte der amerikanischen Außenpolitik. Von 1917 bis zur Gegenwart. München 2003; Detlef Junker: Die Außenpolitik der USA 1920–1941. In: Otmar Franz (Hrsg.): Am Wendepunkt der europäischen Geschichte. Göttingen 1981, S. 200–217; Klaus Schwabe: Erster Weltkrieg und Rückzug in die Normalität, 1914–1929. In: W.P. Adams u.a. (Hrsg.): Länderbericht USA. (= Schriftenreihe der Bundeszentrale für politische Bildung, Bd. 293/1). Bonn 1992, S. 155ff. Der allgemeingeschichtliche Teil dieses Kapitels basiert vor allem auf Sautter (wie Anm. 80).
- 89 Klaus Schwabe: Woodrow Wilson. Ein Staatsmann zwischen Puritanertum und Liberalismus. (= Persönlichkeit und Geschichte, Bd. 62). Göttingen 1971.
- 90 Andrew Sinclair: The Available Man. The Life behind the Masks of Warren Gamaliel Harding. O.O. 1965; Francis Russell: President Harding. His Life and Times 1865–1923. London 1968; Robert K. Murray: The Harding Era. Warren G. Harding and his Administration. Minneapolis 1969; Peter Schäfer: Warren G. Harding (1921–1923). Zurück zur Normalität. In: Jürgen Heideking, Christof Mauch (Hrsg.): Die amerikanischen Präsidenten. 42 historische Portraits von George Washington bis George W. Bush. München <sup>3</sup>2002, S. 291–296; Peter Schäfer, Ulrike Skorsetz: Die Präsidenten der USA. In Lebensbildern. Von George Washington bis Bill Clinton. Graz, Wien, Köln <sup>2</sup>1999, S. 311–321.
- 91 William A. White: A Puritan in Babylon. The Story of Calvin Coolidge. New York 1938; Donald R. McCoy: Calvin Coolidge. The quiet President. New York, London 1967; Philipp R. Moran (Hrsg.): Calvin Coolidge, 1872–1933. Dobbs Ferry 1970; Lawrence H. Ferrell: The Presidency of Calvin Coolidge. Lawrence 1998; Robert Sobel: Coolidge: An American Enigma. Washington D.C. 1998; Amity Shlaes: Coolidge. New York 2013; Schäfer, Skorsetz (wie Anm. 90), S. 322–332; Peter Schäfer: Calvin Coolidge 1923–1929. Der Puritaner im Weißen Haus. In: Heideking, Mauch (wie Anm. 90), S. 297–301; Michael J. Gerhardt: The Forgotten Presidents. Their Untold Constitutional Legacy. New York 2013, S. 191–215. Eigene Memoiren erschienen 1929.
- 92 So etwa Sautter (wie Anm. 80), der die Phase von 1869–1933 insgesamt unter diesen Begriff stellt (S. 235–374).
- 93 Das deutsche Pendant dazu bilden die »Goldenen Zwanziger«. Kulturell hat dieses Schlag-

- wort für die Weimarer Republik zwar seine Berechtigung, wegen der meist krisenhaften oder zumindest schwierigen Wirtschaftslage in Deutschland ist es aber fragwürdig.
- 94 Schwabe (wie Anm. 88), S. 81. Eine Betrachtung zu den »Roaring Twenties« bei Sautter (wie Anm. 80), S. 350–355. Vgl. Ellis W. Hawley: *The Great War and the Search for a Modern Order. A History of the American People and their Institutions, 1917–1933*. New York 1979.
- 95 Bericht der Handelskammer in Bremen über das Jahr 1927 erstattet an den Kaufmannskontent. Bremen 1927, S. 7.
- 96 Werner Link: Die amerikanische Stabilisierungspolitik in Deutschland 1921–32. Düsseldorf 1970; Klaus Schwabe: *America's Contribution to the Stabilization of the Early Weimar Republic*. In: H. Trefousse (Hrsg.): *Germany and America*. New York 1980, S. 21–28. Zu den kulturellen Beziehungen Michael Wala: »Gegen eine Vereinzelung Deutschlands«. Deutsche Kulturpolitik und akademischer Austausch mit den Vereinigten Staaten von Amerika in der Zwischenkriegszeit. In: Manfred Berg, Philipp Gassert (Hrsg.): *Deutschland und die USA in der internationalen Geschichte des 20. Jahrhunderts*. Festschrift für Detlef Junker. (= *Transatlantische Historische Studien*. Veröffentlichungen des Deutschen Historischen Instituts Washington D.C., Bd. 18). Stuttgart 2004, S. 303–315; Volker Berghahn: Zur Soziologie der deutsch-amerikanischen Beziehungen nach dem Zweiten Weltkrieg. Die Netzwerke von Shepard Stone. In: ebd., S. 407–422.
- 97 Eine Zusammenschau des BREMEN-Flugs sowie des Stapellaufs (16.08.1928) und der Überführung weserabwärts (24.06.1929) des Schnelldampfers BREMEN aus bremischer und lokalpolitischer Sicht bietet Herbert Schwarzwälder: *Geschichte der Freien Hansestadt Bremen*. Bd. 3: Bremen in der Weimarer Republik (1918–1933). Bremen 1995, S. 467–470; Hans Georg Prager: *COLUMBUS*. Welch ein Klang ... Das glückhafte Schiff und seine Nachfolger. Hamburg 1998; Arnold Kludas: *Die Schnelldampfer BREMEN und EUROPA*. Höhepunkt und Ausklang einer Epoche. Hamburg 1996; Flughafen Bremen GmbH (Hrsg.): *Atlantikflug der BREMEN 1928*. Bremen 1978; Karl August Blendermann: *Atlantikflug D 1167*. Mit der BREMEN über den Ozean. Bremen 1995. Belege zum für die USA bestimmten Reparatursluftschiff LZ-126/LOS ANGELES sowie zu LZ-127/GRAF ZEPPELIN bei von Schiller (wie Anm. 52), S. 74–84, 86, 90, 96f.; zu LZ-126 auch William F. Althoff: *Skyships. A History of the Airship in the United States Navy*. New York 1990, S. 51–102; Kenneth Munson: *Flugboote und Wasserflugzeuge seit 1910*. Zürich 1972, S. 42f., 127f.; Heinz A.F. Schmidt: *Historische Flugzeuge*. Stuttgart 1968, S. 187.
- 98 Arnold S. Rice: *Herbert Hoover, 1874–1964*. Dobbs Ferry 1971; Edgar Eugene Robinson, Vaughn Davis Bornet: *Herbert Hoover. President of the United States*. Stanford 1975; Martin L. Fausold: *The Presidency of Herbert C. Hoover*. Lawrence 1985; Patrick G. O'Brien: *Herbert Hoover, a Bibliography*. Westport 1993; Schäfer, Skorsetz (wie Anm. 90), S. 333–343; Peter Schäfer: *Herbert C. Hoover 1929–1933. Der Administrator in der Krise*. In: Heideking, Mauch (wie Anm. 90), S. 302–307. Ein sechsbändiges Werk verschiedener Autoren unter der Federführung von George H. Nash erschien 1983–2013. Eigene Memoiren erschienen 1951–1952. Ergänzend über die Arbeitsweise amerikanischer Präsidenten seit Hoover: Nancy Gibbs, Michael Duffy: *The President's Club. Inside the World's most exclusive Fraternity*. New York 2012.
- 99 Sautter (wie Anm. 80), S. 368f.
- 100 Dieser 32. US-Präsident (1933–1945) meisterte drei schwerste Herausforderungen: Eine Polioerkrankung (1921), die Weltwirtschaftskrise durch den New Deal und die nationalsozialistische Aggression. Eine vierte (Stalin) dagegen nicht mehr. Diese wurde vom Nachfolger Harry S. Truman angegangen. Die wichtigste deutschsprachige Biografie stammt von Detlef Junker: *Franklin D. Roosevelt – Macht und Vision. Präsident in Krisenzeiten*. Göttingen 1979.
- 101 Sautter (wie Anm. 80), S. 370–397, 427–432.

- 102 Hans Jürgen Schröder: Deutschland und die Vereinigten Staaten 1933–1939. Wirtschaft und Politik 1933–1939. Wirtschaft und Politik in der Entwicklung des deutsch-amerikanischen Gegensatzes. Wiesbaden 1970; Klaus Schwabe: Die Regierung Roosevelt und die Expansionspolitik Hitlers vor dem Zweiten Weltkrieg. Appeasement als Folge eines »Primats der Innenpolitik«? In: Karl Rohe (Hrsg.): Die Westmächte und das Dritte Reich. Paderborn 1982, S. 103–132; Detlef Junker: Franklin D. Roosevelt und die nationalsozialistische Bedrohung der USA. In: Frank Trommler (Hrsg.): Amerika und die Deutschen. Bestandsaufnahme einer 300-jährigen Geschichte. Opladen 1986, S. 379–392; ders.: Kampf um die Weltmacht. Die USA und das Dritte Reich 1933–1945. Düsseldorf 1988; Herbert Sirois: Zwischen Illusion und Krieg. Deutschland und die USA 1933–1941. Paderborn 2000. Vgl. die drei entsprechenden Kapitel bei Schwabe (wie Anm. 88), S. 95–104, 106–119.
- 103 Aus politischer Sicht Erwähnung ebd., S. 103. Detaillierter aus Sicht des Zeppelin-Unternehmens bei von Schiller (wie Anm. 52), S. 127f.
- 104 Schwabe (wie Anm. 88), S. 108, 124.
- 105 Klaus Schwabe: Die Vereinigten Staaten und die Weimarer Republik. Das Scheitern einer »besonderen Beziehung«. In: Trommler (wie Anm. 102), S. 367–378. Vgl. Detlef Junker: Die USA und die Weimarer Republik. In: Heidelberger Jahrbücher 35, 1991, S. 27–34.
- 106 HAFLW 156-2; Festschrift 2000 (wie Anm. 33), S. 217–222.
- 107 Hermann Kellenbenz: Deutsche Wirtschaftsgeschichte. Bd. II: Vom Ausgang des 18. Jahrhunderts bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges. München 1981, S. 360.
- 108 HAFLW 157-6250-1.
- 109 HAFLW 162-9. Dieser scherzhafte Rufname für Friedrich Lürßen war offenbar verbreitet und wird beispielsweise erwähnt bei Henry Rasmussen: Yachten, Segler und eine Werft. Hamburg 1956, S. 29.
- 110 HAFLW 157-6250-1 bis 4; Bericht Winkelmeier (wie Anm. 33); Die Yacht 51/1922, S. 1074–1077.
- 111 HAFLW 157-7140-1 bis 5; Die Yacht 4/1924, S. 68–70.
- 112 Bericht Winkelmeier (wie Anm. 33); Die Yacht 10/1925, S. 29f.
- 113 HAFLW 110-5, 156-50, 157-7900-1, 163-2, -4; Bericht Winkelmeier (wie Anm. 33); Weser-Zeitung 27.05.1924; Die Yacht 16/1924, S. 420, 20/1925, S. 34–36, 14/1927, S. 20f., 11/1931, S. 14–16, 21/1931, S. 30 (Anzeige), 49/1931, S. 11.
- 114 HAFLW 110-5; Die Yacht 13/1926, S. 20.
- 115 Die Yacht 14/1931, S. 18f.; Christian Ostersehlte: Ein Projekt einer Megayacht um 1930. Konzipiert, aber nie gebaut! In: Die Bugwelle 27/98, S. 18f.
- 116 Die Verwendung des Begriffs der Yacht ist aus den einschlägigen Quellen heraus vorgenommen worden. Während zwei Neubauten für Norrköping in Schweden 1920 als Motor-yachten bezeichnet wurden (Baumnummern 6225, 6235), werden zwei weitere schwedische Ablieferungen (Baumnummern 6240, 6245) als Motorboote erwähnt, trotz einer identischen Länge von 11,5 Metern und derselben Motorenausstattung (EDV-Datei Lürssen).
- 117 Die Yacht 37/1931, S. 13.
- 118 Allgemein: Wilhelm Treue, Stefan Zima, Gustav Burr: Hochleistungsmotoren. Karl Maybach und sein Werk. Düsseldorf 1992; Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH: Karl Maybach. Leben und Werk 1879–1960. (= Katalog zur Maybach-Gedächtnis-Ausstellung, 5. Februar bis 2. März 1980, Friedrichshafen/Bodensee). Friedrichshafen 1980; Kurt Rathke: Wilhelm Maybach. Anbruch eines neuen Zeitalters. Friedrichshafen 1953. Zur Motorenausrüstung der Zeppelin-Luftschiffe siehe die Liste bei von Schiller (wie Anm. 52), S. 150–176.
- 119 HAFLW 54-4, 67-3, -5, -6, 8-11, 156-2, -22, 164-35; Gröner (wie Anm. 53), S. 143, 150.
- 120 Neubautendatei Lürssen.
- 121 Zitat Bericht Winkelmeier (wie Anm. 33).
- 122 Durch eigene Kraft (wie Anm. 33), S. 14.

- 123 Auf der Homepage der auf Nachbauten klassischer Yachten spezialisierten Werft Robbe & Berking Classics, Flensburg, heißt es: *Die »Roaring Twenties«, die Goldenen Zwanziger, waren in den USA ohne Frage auch die goldenen Jahre der schnellen Commuteryachten. Selbst nach Europa hatte sich dieses Phänomen, wenn auch nur sehr vereinzelt, verbreitet. Einige Commuter wurden in Deutschland, Schweden und England (dort von Camper & Nicholson) gebaut* ([www.robbeberking.de](http://www.robbeberking.de)). Vgl. Lloyd's Register of American Yachts 1930.
- 124 Die Yacht 13/1926, S. 20f.
- 125 HAFLW 156-2. Der Auftrag traf am 28.10.1922 ein.
- 126 HAFLW 164-9.
- 127 HAFLW 110-5; Bericht Winkelmeier (wie Anm. 33).
- 128 Presseinformation ZF Friedrichshafen AG, 27.10.2014 (anlässlich der Übergabe eines Nachlasses durch Rudi von Meister, einem Sohn F.W. von Meisters, an das Zeppelin-Museum in Friedrichshafen). Ein Zeitungsfoto, das ihn als Vizepräsident der amerikanischen Zeppelingesellschaft ausweist (Illustrierter Beobachter 21/1937) in HAFLW 163-2. Im Archiv der Luftschiffbau Zeppelin GmbH, Friedrichshafen, finden sich Akten über von Meister mit Schwerpunkt in den 1930er Jahren: LZA 005/591, 594, 595, 597, 675, 744; LZA 016/147, 341, 345, 386, 474, 475, 519; LZA 017/196, 238, 268, 398-401, 489, 579.
- 129 HAFLW 110-5, 156-6.
- 130 Treue, Zima (wie Anm. 118), S. 108f.; von Schiller (wie Anm. 52), S. 176.
- 131 Ebd., S. 84f., 176.
- 132 Der Maybach-Luftschiffmotor als Antriebsmaschine für schnelle Motoryachten. In: Die Yacht 45/1928, S. 21–24.
- 133 Ebd., S. 21. Erwähnt wurde der Maybach-Antrieb von CHARMING POLLY, OHEKA II und GEM, gefolgt von motorentechnischen Details (ebd., S. 21–24).
- 134 Althoff (wie Anm. 97), S. 87; zahlreiche Belege für Kontroversen innerhalb der US Navy ebd. Die Luftmarschälle Balbo (Italien) und Göring galten ebenfalls als Gegner der Luftschiffahrt. Aufgrund der im Vergleich zur Größe verschwindend geringen Nutzlast war ein bei den Luftschiffen rentabler Fahrgastverkehr nicht möglich, sondern stets auf staatliche Subventionen angewiesen. Außerdem ereignete sich im Zeitraum von nur 15 Jahren eine Reihe schwerer Luftschiffsunglücke: R-38 (Großbritannien/USA) 1921, ROMA (Italien/USA) 1922, DIXMUIDE (Frankreich) 1923, SHENANDOAH (USA) 1925, ITALIA (Italien) 1928, R 101 (Großbritannien) 1930, AKRON (USA) 1933, MACON (USA) 1935, HINDENBURG (Deutschland) 1937. Nach dieser Unglücksserie sind bis heute auf kommerziellem und militärischem Gebiet die kleineren Prallluftschiffe (»Blimps«/System Parseval) übriggeblieben und im Einsatz.
- 135 Ein prominentes Beispiel war der griechische Großreeder Aristoteles Sokrates Onassis (1906–1975), dessen bei den Kieler Howaldtswerken aus einer kanadischen Korvette umgebaute Yacht CHRISTINA (1954) oft in den Blickpunkt der einschlägigen Presse rückte, so bei seiner Hochzeit mit Jacqueline Kennedy (1968).
- 136 Die umgangssprachliche amerikanische Redewendung für das deutsche »Prosit« lautet »Here's to you«.
- 137 Prospekt um 1930 in HAFLW Prospekt- und Katalogsammlung.
- 138 Die Yacht 37/1931, S. 13.
- 139 Freundliche Mitteilung Vanessa M. Cameron, Librarian and Archivist (NYYC), 16.07.2015.
- 140 Weser-Zeitung, 23.06.1927 (HAFLW 163-2).
- 141 Parkinson (wie Anm. 74), S. 200, 202; Hofman (wie Anm. 71), S. 123f.
- 142 Freundliche Mitteilung Vanessa M. Cameron, Librarian and Archivist (NYYC), 16.07.2015.
- 143 HAFLW 157-10800-5, -7. Zwei biographische Artikel über Kahn von Alvin F. Harlow in: Dictionary of American Biography. Vol. 21, Supplement 1. New York 1944, S. 457f.; William Weisberger in: American National Biography. Vol. 12. New York, Oxford 1999, S. 343f.; Mary Jane Metz: The many Lives of Otto Kahn. New York 1963; Robert B. King: Raising a



- fallen Treasure. The Otto H. Kahn Home, Huntington, Long Island. Mattituck 1985; John Kobler: Otto the Magnificent: The Life of Otto Kahn. New York 1988; William K. Klingaman: Der Crash. Chronik und Psychogramm einer Epoche, die im Börsenkrach von 1929 zusammenbrach. Bern, München, Wien 1990, S. 77, 171, 226, 253, 267, 270, 300; Theresa M. Collins: Otto Kahn. Art, Money and modern Time. Chapel Hill 2002. Die Homepage des heutigen Luxushotels Oheka Castle: [www.oheka.com](http://www.oheka.com). Die renommierte britische Nordatlantikreederei White Star Line stellte in den 1920er Jahren Kahn als einen prominenten Passagier in einer Bordzeitung vor (Janette McCutcheon: White Star Line. A Photographic History. Stroud 2013, S. 117).
- 144 Verschiedene zeitgenössische Artikel mit ausdrücklicher namentlicher Erwähnung Kahns in HAFLW 163-2, ferner: Die Yacht 39/1927, S. 22–25, 45/1928, S. 22.
- 145 Freundliche Mitteilung Vanessa M. Cameron, Librarian and Archivist (NYYC), 20.07.2015.
- 146 Der Hintergrund Zieglers wird in der Bremer Zeitung und in der Verdener Rundschau erwähnt, beide 28.06.1928 (HAFLW 163-2). Ob er womöglich zu den Adoptivkindern des Backpulverfabrikanten William Ziegler (1843–1905) zählte, muss offen bleiben; vgl. den Artikel von Alwin F. Harlow in: Dictionary of American Biography. Vol. 20. New York 1936, S. 655f. Zu seiner früheren Yacht siehe Hofman (wie Anm. 71), S. 216f. Den Hinweis auf seine Mitgliedschaft im New York Yacht Club verdanke ich Vanessa M. Cameron, Librarian and Archivist (NYYC), 20.07.2015.
- 147 Artikel über John Wanamaker (1838–1922) und seinen Sohn Lewis Rodman W. (1863–1928) von Joseph J. Senturia in: Dictionary of American Biography. Vol. 19. New York 1936, S. 407–411.
- 148 Prospekt um 1930: HAFLW Prospekt- und Katalogsammlung.
- 149 *Als auf amerikanische Anregung Otto Lürssen [...] zum Studium der dortigen Verhältnisse die Reise über den großen Teich machte, fand er glänzende Vorbedingungen, um Neues zu schaffen* (Berliner Illustrierte Zeitung, 10.07.1927, in HAFLW 152-6, 156-1). Ein auf 1927 datiertes Foto, aufgenommen an Deck der COLUMBUS, befindet sich im Bildarchiv (Stichwort: Otto Lürßen).
- 150 Im Gegensatz zu den ausgedehnten Schilderungen Henry Rasmussens, des Inhabers von Abeking & Rasmussen in Lemwerder; siehe Rasmussen (wie Anm. 109).
- 151 HAFLW 110-5.
- 152 Ebd.
- 153 Ebd.
- 154 Bericht Winkelmeier (wie Anm. 33). Demnach soll auf der Reise der Auftrag für die SOGALMIDA hereingekommen sein, doch eine andere Quelle berichtet über einen Auftragseingang bereits am 27.03.1928 (HAFLW 156-3).
- 155 Auf dem Garten 1998 (wie Anm. 2), S. 59.
- 156 In einem Schreiben Otto Lürßens an von Meister vom 11.08.1930 hieß es: *Ich bestätige den Eingang Ihres Schreibens vom 29. Juli ds. Js. und bemerke mir daraus, dass die dortige Zollbehörde von Ihnen den Nachweis verlangt, dass das Ihnen gelieferte Boot Neubau 11790 mit Namen LÜRSEN-MAYBACH, Länge 56', einschliesslich der zwei S 5 Motoren einen Heimatwert von \$ 16.000,- hat.*  
*In der Anlage sende ich Ihnen Abschriften von zwei Angeboten, dasselbe Boot betreffend. Sie ersehen daraus, dass der von mir deklarierte Wert normal ist und den hiesigen Preisen entspricht. Die Preise sind für deutsche Verhältnisse hoch und nur meine Werft kann sie auf Grund der Qualitätsarbeit erzielen, die übrigen Werften bieten billiger an* (HAFLW 110-5).
- 157 Schwabe (wie Anm. 88), S. 517f.
- 158 Sautter (wie Anm. 80), S. 358; Schäfer, Skorsetz (wie Anm. 90), S. 325.
- 159 Die Yacht 9/1926, S. 19–21.
- 160 HAFLW 156-4, -50, -51; Bericht Winkelmeier (wie Anm. 33).

- 161 HAFLW 114-12, 156-3, -4, -50, -51, 163-2, 230-9; Bericht Winkelmeier (wie Anm. 33).
- 162 HAFLW 114-12, 156-50, 1600-30, 164-9.
- 163 HAFLW 156-4, 156-8, 156-50, -51, 163-2, 230-11; Bericht Winkelmeier (wie Anm. 33).
- 164 Überliefert sind derartige Bestellungen von Meisters zwischen 1925 und 1930 in zwei Auftragsbestätigungsbüchern HAFLW 156-3, -6.
- 165 Berliner Illustrierte Zeitung, 10.07.1927, in HAFLW 152-6, 156-1.
- 166 Sonderdruck aus Yachting World, 05.07.1929, in HAFLW 157-11200-1.
- 167 Die Yacht 44/1926, S. 18.
- 168 Ebd., S. 22.
- 169 HAFLW 156-4; Bericht Winkelmeier (wie Anm. 33).
- 170 Die Yacht 33/1925, S. 21. Die Formulierung *in mehreren Exemplaren* spiegelte geschäftliche Hoffnungen wieder.
- 171 HAFLW 156-3, -4, -50, -51, 1600-30, 165-20; Bericht Winkelmeier (wie Anm. 33).
- 172 Gerhard Grote: Lürssen-Schleppversuchskanal? In: Die Bugwelle 15/1986, S. 27.
- 173 HAFLW 150-1.
- 174 HAFLW 157-10160-1. Hierfür finden sich keine Primärquellen im Lürssen-Archiv. In der Fotomappe über CHARMING POLLY finden sich zwar Fotos eines Paraffinmodells und eines Schleppversuchs, die Anstalt ist jedoch nicht genannt (HAFLW 231-160-1). Bei den erwähnten Passagierschiffen handelte es sich um ehemalige oder aktuelle Transatlantikdampfer der Hamburg-Amerika Linie (1914–1924 in Dienst), darunter die LEVIATHAN (ex VATERLAND) und MAJESTIC (ex BISMARCK). Diese Angabe im Werbetext zielte auf die sicherlich zutreffende Vermutung ab, dass potentielle amerikanische Yachtkunden zum regelmäßigen Reisepublikum der Ersten Klasse auf dem Nordatlantik zählten.
- 175 HAFLW 150-1.
- 176 So z.B. nachweisbar in HAFLW 157-12120-1, 1531-5.
- 177 In der Festschrift zum 100. Jubiläum werden mehrere Lürssen-Yachten (1990–2013) genannt (HSVA@100 [Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt, 1913–2013]. A century of pivotal research, innovation and progress for the maritime industry. Hamburg 2013, S. 100).
- 178 HAFLW 156-50, 157-10160-1, 1600-42, 1601-6, 163-2, 164-41, 231-10160-1; Bericht Winkelmeier (wie Anm. 33).
- 179 Weser-Zeitung, 23.04.1926, in HAFLW 163-2.
- 180 Die Yacht 19/1926, S. 22.
- 181 Ebd.
- 182 Die Yacht 13/1926, S. 19.
- 183 Norddeutsche Volkszeitung, 24.04.1926, in HAFLW 163-2.
- 184 Die Yacht 19/1926, S. 22.
- 185 HAFLW 156-4, -50, -51; Bericht Winkelmeier (wie Anm. 33).
- 186 Zum allgemeinen militärhistorischen Hintergrund des deutschen Umgangs mit den militärischen Sanktionen der Entente: Michael Salewski: Entwaffnung und Militärkontrolle in Deutschland 1919–1927. (= Schriften des Forschungsinstituts der Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik, Bd. 24). München 1966, über die Marine S. 201–211; Jun Nakata: Der Grenz- und Landesschutz in der Weimarer Republik 1918–1933. Die geheime Aufrüstung und die deutsche Gesellschaft. (= Einzelschriften zur Militärgeschichte 41). Freiburg i.B. 2002; Bernhard Sauer: Schwarze Reichswehr und Fememorde. Eine Milieustudie zum Rechtsradikalismus in der Weimarer Republik. (= Zentrum für Antisemitismusforschung der Technischen Universität Berlin – Reihe Dokumente, Texte, Materialien 50). Berlin 2004; Walter Görnitz: Kleine Geschichte des deutschen Generalstabes. Berlin <sup>2</sup>1967, S. 222–282; Gerhard P. Groß: Mythos und Wirklichkeit. Geschichte des operativen Denkens im deutschen Heer von Moltke d.Ä. bis Heusinger. (= Zeitalter der Weltkriege, Bd. 9). Paderborn 2012, S. 145–198; Manfred Zeidler: Reichswehr und Rote Armee 1920–1933. Wege und Sta-

- tionen einer ungewöhnlichen Zusammenarbeit. (= Beiträge zur Militärgeschichte, Bd. 36). München 1993, zur Marine S. 236–246.
- 187 Lohmann war Leiter der Seetransportabteilung im Reichsmarineamt, aus Bremen gebürtig und Sohn des einstigen Direktors des Norddeutschen Lloyd Johann Georg Lohmann (1830–1892). Grundlegend hierzu Bernd Remmele: Die maritime Geheimrüstung unter Kapitän z.S. Lohmann. In: Militärgeschichtliche Mitteilungen 56/1997, S. 313–376: *Eine Erhöhung der durch den Versailler Vertrag beschränkten Schiffszahl führte Lohmann dann aber mittels der Navis und der Travemünder Yachthafen AG (Trayag) durch. Mit Blick auf die strategisch wichtigen Ostseezugänge schuf Lohmann ein kleines Geschwader von mit Torpedos bestückten Motorschnellbooten; zur Zeit der Abwicklung insgesamt 13 Stück. Während die Navis als Eigentümerin der Boote – neben den 13 Schnellbooten noch 15 weitere Boote verschiedenster Bauart – für deren Verwaltung zuständig war, stellte die 1924 aufgebaute Trayag die Liegeflächen sowie die Herstellungs- und Reparaturwerkstätten, die auch privatwirtschaftlich zum Bau von den Schnellbooten ähnlichen Motor-yachten genutzt werden sollten, zur Verfügung. Lohmann erwarb ferner die ehemalige Wagria-Werft und bildete daraus die sogenannte Neustädter Slip GmbH (NSG) als zusätzlichen Reparaturstützpunkt. Die »Flottille Lohmann« wurde ab 1924 regelmäßig zu Manövern von der Marine angemietet. Als Flottillenchef fungierte der Leiter der Dienststelle in Lübeck, Anschütz, also ein direkter Untergebener Lohmanns. Die Schnellboote tauchten dementsprechend auch trotz ihres offiziellen Nicht-Vorhandenseins in den Kriegsspielen der Reichsmarine im ständigen Repertoire auf. Die Boote wurden nach Lohmanns Abgang an verschiedenen Stellen der Reichsmarine als Versuchs- und Übungsboote weitergeleitet; die Trayag und die NSG wurden abgestoßen (ebd., S. 342).*
- Vgl. Hans Jürgen Witthöft: Lexikon zur deutschen Marinegeschichte. Bd. 1: Buchstabe A–M. Herford 1977, S. 178f.; Gröner (wie Anm. 53), S. 152.
- 188 HAFLW 152-6, 156-1, -50, 157-10800-1, -2, -3, -5, -7, 163-2, 164-6, -9, -41; Fock (wie Anm. 53), S. 134, zur Gesamtentwicklung S. 131–138.
- 189 Die Yacht 39/1927, S. 24.
- 190 Die Yacht 13/1926, S. 20.
- 191 Berliner Illustrierte Zeitung, 10.07.1927, in HAFLW 152-6, 156-1.
- 192 Die Yacht 39/1927, S. 24.
- 193 Ebd., S. 25.
- 194 Berliner Illustrierte Zeitung, 10.07.1927, in HAFLW 152-6, 156-1.
- 195 HAFLW 132-4, 156-50, -51, 1600-30, 163-2, 164-41; Bericht Winkelmeier (wie Anm. 33).
- 196 Werft – Reederei – Hafen, 14.09.1928, in HAFLW 163-2.
- 197 HAFLW 156-3, -4, -50, -51, 164-41; Bericht Winkelmeier (wie Anm. 33).
- 198 Genaueres in der Schiffsdatei Lürssen.
- 199 Erbaut 1928 bei Krupp-Germaniawerft in Kiel-Gaarden.
- 200 The Motor Boat, 25.01.1929, in HAFLW 163-2.
- 201 Auf dem Garten 1998 (wie Anm. 2), S. 60. Bei DAWN III wurde im Juli 1930 von einem Zoll von 30 % ausgegangen (HAFLW 156-6).
- 202 Bericht Winkelmeier (wie Anm. 33). Zur VEGA siehe ferner HAFLW 156-4, -6, -50, -51, 230-9, 32-12365-1.
- 203 Bericht Winkelmeier (wie Anm. 33).
- 204 Gert Lürßen: Mein Leben. Bremen 1985 (Privatdruck), S. 35–38.
- 205 Robert L. Scheina: U.S. Coast Guard Cutters & Craft of World War II. Annapolis 1982, S. 62, sowie Lloyd's Register of American Yachts 1930, S. 173, führen beide eine identische Registernummer (224835) sowie die gleiche Längenangabe (65') auf, so dass eine Übereinstimmung gegeben ist. Vgl. Christian Ostersehle: Lürssen-Boot bei der US Coast Guard. Motoryacht INISHOWEN alias Wachboot CGR-82. In: Die Bugwelle 28/99, S. 42f.

- 206 HAFLW 114-12.
- 207 EDV-Datei Lürssen.
- 208 HAFLW 156-29.
- 209 Auch das umfangliche Werk von MacTaggart (wie Anm. 82) liefert keine Hinweise.
- 210 EDV-Datei Lürssen, HAFLW laufende Akte Korrespondenz.
- 211 So die Erwähnung in einer im Juni 1958 abgeschlossenen internen Werftgeschichte (HAFLW 164-6).
- 212 HAFLW 157-10800-2, -4, -6, laufende Akte Korrespondenz.
- 213 Bericht Winkelmeier (wie Anm. 33).
- 214 So 1926 bei der SCOUT: *Diese Yacht hatte uns viel Kopfzerbrechen bereitet. Es war eine Fehlkalkulation, so daß uns an den baren Herstellungskosten, ohne Unkostenzuschlag, allein 6000 Dollar Verlust zugefügt wurde und Mr. Adams nicht zu bewegen war, zumindest diesen Verlust auszugleichen* (ebd.).
- 215 Baunummern 11205, 11235.
- 216 Verschiedene Erwähnungen im Bericht Winkelmeier (wie Anm. 33), 156-4.
- 217 Alfred Bunje: Holz oder Eisen im Bootsbau? In: *Die Yacht* 20/1934, S. 17–19. Ein Sonderdruck befindet sich in HAFLW 150-3.
- 218 Bunje in einer Rede (06.12.1978). In: *Die Bugwelle* 7/78, S. 9.
- 219 *Die Yacht* 13/1926, S. 19.
- 220 Ein materialreiches Nachschlagewerk stammt von del Sol Knight, MacNaughton (wie Anm. 79). Die Lürssen Werft wird erwähnt auf S. 30, 180, 289f. Exemplarisch über die Tätigkeit (1929–1979) einer renommierten US-amerikanischen Designfirma: Francis S. Kinney, Russell Bourne: *The Best of the Best. The Yacht Designs of Sparkman & Stephens*. New York 1996.
- 221 Die Erwähnung namhafter Designer wie Jon Bannenberg, Tim Heywood, Terence Disdale, Espen Øino, Glade Johnson, Andrew Winch, Donald Starkey, Alberto Pinto möge an dieser Stelle genügen.
- 222 Eine Liste der Fr. Krupp Germaniawerft in Kiel um 1930 weist bei 17 von insgesamt 20 zwischen 1923 und 1929 gebauten Yachten ein Design der New Yorker Firma Cox & Stevens nach, siehe Ostersehle (wie Anm. 21), S. 105.
- 223 Zum technischen Aspekt siehe das zeitgenössische Buch von Norman L. Skene: *Elements of Yacht Design*. New York 1927, dort über große Motoryachten S. 140–148. Ergänzend hierzu eine spätere Darstellung aus britischer Sicht von Douglas Phillips-Birt: *Motor Yacht and Boat Design*. London 1953.
- 224 Als Indiz hierfür kann die äußere Formgestaltung von Motorbooten und -yachten bereits vor 1914 gelten. Vgl. die ästhetisierende Betrachtung Bunjes über den Holzbootsbau (vgl. Anm. 217).
- 225 Das Lloyd's Register of American Yachts 1930 nennt definitiv einen Lürssen-Entwurf bei DAUNTLESS, INISHOWEN, TYROLE (ex KINSALE), OWYHEE (ex CHARMING POLLY), BETTIEBOB (ex PEREGRINE), WAWA II (ex DEDE II), DREAMER, OHEKA II, TORINO II (ex MALAINA), MOANA II, GEM, NAOMI (II), OLGA.
- 226 *Die Yacht* 44/1926, S. 18, bestätigt im Lloyd's Register of American Yachts, das John H. Wells Inc. als Designer vermerkt.
- 227 Del Sol Knight, MacNaughton (wie Anm. 79), S. 483; Teile des Nachlasses befinden sich heute im Mystic Seaport Museum in Mystic Seaport CT. Eine von Wells entworfene Yacht CARONIA (1927) war mit 140' Länge zwar wesentlich größer als SCOUT, Parallelen im Design sind aber unverkennbar (ebd., S. 482).
- 228 Ein späteres Werk über Yachtinneneinrichtung: Jill Bobrow, Dana Jinkins: *Classic Yacht Interiors*. Sarasota [ca. 1982]. Eine Spezialstudie: Matthias Kripp: *Die Einrichtungen der Kaiseryachten*. Teil 1 in: DSA 16, 1993, S. 229–276; Teil 2 in: DSA 17, 1994, S. 291–314.
- 229 So auch auf Yachten, Bildbelege bei Hofman (wie Anm. 71), S. 9, 38, 117, und Rousmaniere (wie Anm. 32), S. 100–107.

- 230 Die Yacht 13/1926, S. 20.
- 231 Die Yacht 44/1926, S. 22. Ein Album über die Yacht hat sich erhalten (HAFLW 55-10400-1).
- 232 Die Yacht 39/1927, S. 23.
- 233 Ebd., S. 24.
- 234 Werft – Reederei – Hafen, 14.09.1928, in HAFLW 163-2.
- 235 Die Yacht 51/1930, S. 9.
- 236 Bericht Winkelmeier (wie Anm. 33). Die Währung (\$ oder RM) ist nicht angegeben.
- 237 BZ am Mittag, 15.01.1928, in HAFLW 163-2.
- 238 Die Yacht 45/1928, S. 17–20.
- 239 MTU (Hrsg.): Typenhandbuch. Technische Daten aller Motoren der MTU Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH und ihrer Vorgängergesellschaften von 1909 bis 1999. Friedrichshafen [um 1999], S. 37–43. Allgemein zur Verbindung zwischen Lürssen und Maybach im Yachtbau Albrecht Bamler: Zeppelin-Motoren, als nichts mehr half. So läutete die Bremer Lürssen Werft bereits in den zwanziger Jahren das Vor-Megayacht-Zeitalter ein. In: Boote 9/1993, S. 28–39.
- 240 Die Yacht 13/1926, S. 20.
- 241 Die Yacht 39/1927, S. 24.
- 242 MTU (wie Anm. 239), S. 105–108, 111–115, 225–230.
- 243 HAFLW 156-2. Am Bahnhof in Vegesack ist noch heute der Eisenbahngüterschuppen als Bauwerk mit Relevanz für die Werftgeschichte erhalten.
- 244 HAFLW 156-50, -51.
- 245 HAFLW 156-3.
- 246 HAFLW 156-6.
- 247 Ein Pionier auf diesem Gebiet war der Hamburger Reeder Arnold Bernstein, der mit drei zu Frachtern umgebauten ehemaligen Küstenpanzerschiffen der Kaiserlichen Marine ab 1922/23 Lokomotiven in die UdSSR verfrachtete, siehe Arnold Bernstein: Ein jüdischer Reeder. Von Breslau über Hamburg nach New York. Hamburg 2001, S. 115–135. Über den heutigen Stand informiert mit einigen wenigen historischen Schlaglichtern Eckhard-Herbert Arndt: Projekt- und Schwergutschiffahrt. Wachstumsstarker Nischenmarkt im Bereich der Handelsschiffahrt. (= Die Bibliothek der Wirtschaft, Bd. 22). München 2010. Zu den Schwergutschiffen von Christen Smith: Laurence Dunn: Handelsschiffe der Welt in Farbe 1910–1929. München 1974, S. 246. Ferner Hans Georg Prager: DDG Hansa. Vom Liniendienst bis zur Spezialschiffahrt. Herford 1976, S. 51; Peter Kiehlmann, Holger Patzer: Die Frachtschiffe der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa«. Bremen 2000, S. 154–157.
- 248 Erst für den Mai 1936 ist eine Verladung einer Lürssen-Yacht im bremischen Überseehafen, der für einen deutschen Auftraggeber gebauten TROLL IV, durch die LICHTENFELS nachweisbar. Bestimmungshafen war Malta (HAFLW 163-2).
- 249 Die Yacht 9/1926, S. 19.
- 250 Norddeutsche Volkszeitung, 24.04.1926, in HAFLW 163-2; Die Yacht 19/1926, S. 22.
- 251 HAFLW 1600-42.
- 252 Werft – Reederei – Hafen, 14.09.1928, in HAFLW 163-2.
- 253 HAFLW 157-10800-1.
- 254 Bericht Winkelmeier (wie Anm. 33).
- 255 Frachtdampfer HASTINGS COUNTY (ex SIERRA NEVADA), 4178 BRT, erbaut 1920 in Sunderland, Lorentz W. Hansens Rederi A/S, Bergen/Norwegen (Lloyd's Register 1926/27).
- 256 HAFLW 141-7.
- 257 Prospekt um 1930: HAFLW Prospekt- und Katalogsammlung.
- 258 Charleston News [undatiert] in HAFLW 163-2. Zum transportierenden Schiff: Turbinenfrachter SACCARAPPA, 4965 BRT, erbaut 1918 in Hog Island (Lloyd's Register 1930/31).
- 259 Weser-Zeitung, 12.10.1927, Morgenausgabe, 14.10.1927, Morgenausgabe. Zum transport-

- tierenden Schiff: Turbinenfrachter WEST HARCUIVAR, 5696 BRT, erbaut 1919 in Portland/Oregon, US Shipping Board (Lloyd's Register 1926/27).
- 260 Deutschland zur See, 15.07.1928, Werft – Reederei – Hafen, 14.09.1928, in HAFLW 163-2.
- 261 Bildbeleg im Historischen Archiv Lürssen. Der Abgleich mit der Schornsteinmarke erfolgte anhand von J.L. Loughran: A Survey of Mercantile Houseflags and Funnels. Wolverhampton 1979, S. 77, 82. Vgl. Gilbert T. Wallace: The Cairn Line of Steamships Company Ltd. 1876–2005. Edinburgh 2005.
- 262 Prospekt um 1930: HAFLW Prospekt- und Katalogsammlung.
- 263 Zahlreiche Bildbelege im Historischen Archiv Lürssen.
- 264 HAFLW Bildarchiv.
- 265 HAFLW 110-5.
- 266 Bericht Winkelmeier (wie Anm. 33).
- 267 Die Yacht 39/1927, S. 25.
- 268 Berliner Zeitung am Mittag, 09.06.1927, in HAFLW 163-2. Dort auch ein undatiertes Zeitungsausschnitt aus der amerikanischen Presse.
- 269 HAFLW 157-10800-2.
- 270 HAFLW Prospekt- und Katalogsammlung. Neben Kahn und der OHEKA II finden sich Schreiben der Eigner von SCOUT, MOANA II, DAUNTLESS, DREAMER, WAWA II (ex DEDE II), GEM, OLGA, CUTTY LARK.
- 271 HAFLW 114-12.
- 272 Ebd.
- 273 HAFLW 132-4. Furken war ein Meister bei Lürssen.
- 274 HAFLW 157-10160-1, 1601-6.
- 275 HAFLW Prospekt und Katalogsammlung: Schuber 1920er Jahre. Auch die Germaniawerft in Kiel bediente sich bei der Gestaltung von Werbebroschüren für ihre Großyachten der Stilelemente des Art déco, siehe Ostersehle (wie Anm. 21), S. 105.
- 276 HAFLW 1600-30, 231-10160-1, 231-10400-1.
- 277 Ein umfangreicher Presseordner: HAFLW 163-2.
- 278 Ein Beleg zur Unterrichtung der örtlichen Presse: The New York Times, 28.–29.03.1927 in ebd. In diesem Ordner befinden sich weitere zahlreiche amerikanische Zeitungsausschnitte.
- 279 Eine Anzeige mit MALAINA als Motiv in: Die Yacht 1/1929, S. 25. 1930/31 erschienen Anzeigen auf Englisch mit OHEKA II in Lloyd's List & Shipping Gazette und auf Spanisch mit GEM in einer Zeitschrift der Hamburg-Süd (HAFLW 163-2).
- 280 Die Yacht 27/1931, S. 28.
- 281 Die Yacht 9/1926, S. 20.
- 282 Die Yacht 13/1926, S. 19, 44/1926, S. 18–22. Von letzterem Artikel existieren zwei Sonderdrucke (HAFLW 157-10400-1).
- 283 Berliner Zeitung am Mittag, 15.01.1928, Südamerika Export 11 [1930 oder 1931], in HAFLW 163-2.
- 284 Die Yacht 37/1931, S. 13.
- 285 Nachrichten des Motor-Yacht-Club von Deutschland, Januar 1931, in HAFLW 163-2; Die Yacht 51/1930, S. 9.
- 286 Die Yacht 33/1925, S. 21.
- 287 Weser-Zeitung, 23.04.1926, Norddeutsche Volkszeitung, 24.04.1926, The Evening World, The Brooklyn Daily Eagle, Daily News, The New York Telegram, The New York Times, The World, The New York Sun, alle 02.06.1926, Motor Boating (New York), Juli 1926, The New York Times, 28.03.1927, Weser-Zeitung, 23.06.1927, Welt und Haus, 08.03.1930, La Nacion, 16.08.1931, alle in HAFLW 163-2; Die Yacht 13/1926, S. 19; Die Yacht 19/1926, S. 22f.
- 288 Berliner Zeitung, 13.03.1927, Hamburger 8-Uhr Abendblatt, 23.03.1927, Berliner Zeitung am Mittag, 24.03.1927, The New York Times, 28.03.1927, 29.03.1927, New Yorker Herold, 28.03.1927, Berliner Zeitung am Mittag, 09.06.1927, Weser-Zeitung, 22.06.1927, 23.06.1927,

- Allgemeine Fleischer-Zeitung, 24.06.1927, Berliner Illustrierte Zeitung, 10.07.1927, Illustrierte Technik für Jedermann, 29/1927 (Titelblatt), Bild-Kurier, 03.07.1927, Bild und Leben (Heilbronn), 17.07.1927, Düsseldorfer Nachrichten, 12.10.1927, ADAC-Motorwelt 46 [1927], De Waterkampioen, 06.01.1928, Der Bremer Ruderer 1/1928, Illustrierte Zeitung, Februar 1929, Revue Générale Internationale, 05.07.1931, alle in HAFLW 163-2; Die Yacht 13/1926, S. 19f.; Die Yacht, 39/1927, S. 22ff.; Die Yacht 27/1931, S. 28.
- 289 Die Yacht 39/1927, S. 25.
- 290 Schiffbau, 01.06.1927, S. 250–252.
- 291 Bremer Zeitung, 28.06.1928, Deutschland zur See, 15.07.1928, Weser-Zeitung, Nachrichten für Stadt und Land (Oldenburg), Verdener Rundschau, alle 28.06.1928, Werft – Reederei – Hafen, 14.09.1928, Deutsche Allgemeine Zeitung, 29.11.1928, alle in HAFLW 163-2.
- 292 Vgl. HAFLW 163-2. In der »Yacht« haben sich keine Berichte über dieses Boot angefundnen.
- 293 Die Yacht 13/1926, S. 18–21.
- 294 Die Yacht 39/1927, S. 22. Eine abgewandelte Version dieses Artikels erschien in: Der Bremer Ruderer, Januar 1928, S. 19–23 (HAFLW 163-2).
- 295 Ebd., S. 25.
- 296 Norddeutsche Volkszeitung, 03.03.1928, Bremer Nachrichten, 04.03.1928, in HAFLW 163-2.
- 297 EDV-Datei Lürssen.
- 298 Christian Ostersehle: Die TITANIC-Katastrophe als Wendepunkt in der Rettungsbootfrage. In: DSA 31, 2008, S. 98–100.
- 299 Ostersehle (wie Anm. 21), S. 75–110.
- 300 Ebd., S. 112f. Dort auch zahlreiche weitere Literaturhinweise.
- 301 Ostersehle (wie Anm. 298), S. 99f.
- 302 HAFLW 156-2, -3, -4, -6, -8, -50, -51, 65-4; Bericht Winkelmeier (wie Anm. 33).
- 303 HAFLW 156-6.
- 304 Ebd.
- 305 Vanderbilt ist zwar nicht in den gängigen US-Biografien zu finden, jedoch bei Wikipedia.
- 306 Die Yacht 9/1931, S. 14.
- 307 HAFLW 156-6.
- 308 Ebd.
- 309 Otmar Schäuffelen: Die letzten großen Segelschiffe. Bielefeld 1994, S. 394; Boote-Exclusiv 5/2015, S. 134; Wikipedia.
- 310 Heinz Waltemath: ONKEL FIDI. In: Die Bugwelle 22/93, S. 20f.
- 311 Rasmussen (wie Anm. 109), S. 151–161, 165–184, 186–197, 200–206. Offenbar hatte Rasmussen keinen ständigen Vertreter in den USA wie Lürssen in der Person von Meisters, so dass das seine intensivere Reisetätigkeit erklären könnte.
- 312 Eine neue Biografie: Roger C. Taylor, L. Francis Herreshoff: Yacht Designer. Mystic 2015. Ein zweiter Band soll folgen.
- 313 Auf dem Garten 1998 (wie Anm. 2), S. 58–61, 88, 114–116.
- 314 Auf dem Garten 2012 (wie Anm. 2), S. 245, 253f.
- 315 Hans Georg Prager: Blohm & Voss. Schiffe und Maschinen für die Welt. Herford 1977, S. 140f., 249; Hans Jürgen Witthöft: Tradition und Fortschritt. 125 Jahre Blohm + Voss. Hamburg 2002, S. 194.
- 316 [www.savarona.com.tr](http://www.savarona.com.tr).
- 317 Über Bremen in der Weltwirtschaftskrise berichtet mit vielerlei Aspekten Schwarzwälder (wie Anm. 97), S. 509–646. Ergänzend hierzu Karl Marten Barfuß: Die Wirtschafts- und Finanzkrise in Bremen 1931 im Licht einer neuen Untersuchung. In: Bremisches Jahrbuch 69, 1990, S. 283–296.
- 318 Entsprechende Listen siehe Festschrift 2000 (wie Anm. 33), S. 217–223.
- 319 HAFLW 110-5, 114-5, 156-4, -50, -51, 157-11800-1, 1600-48, 163-2, -13; Bericht Winkel-

- meier (wie Anm. 33); Werner Fox, Carl-Ludwig Hahmann: Der Wasserzollendienst an den deutschen Küsten, Flußmündungen, Flüssen und Binnengewässern. Hamburg 1986, S. 72f.
- 320 HAFLW 110-5, 114-5, 156-4, -8, -50, -51, 157-12050-1, -12050-2, 1600-48, 162-9; Bericht Winkelmeier (wie Anm. 33).
- 321 HAFLW 162-9. Die Zahl der Boote und die Jahreszahl in dem Zitat stimmen nicht.
- 322 HAFLW 132-4.
- 323 Die wichtigsten Arbeiten hierzu: Fock (wie Anm. 53); Gröner (wie Anm. 53); Hans Frank: Die deutschen Schnellboote im Einsatz. Von den Anfängen bis 1945. Hamburg, Berlin, Bonn 2006; Remmele (wie Anm. 187).
- 324 Bericht Winkelmeier (wie Anm. 33).
- 325 Fock (wie Anm. 53), S. 138.
- 326 Ebd. Auch Gröner (wie Anm. 53), S. 155, erkennt die Vorläuferfunktion von OHEKA II für UZ (S) 16 bzw. S 1 an.
- 327 Zu S 1 siehe die Literatur in Anm. 53, ferner HAFLW 1531-5, 156-4, 156-50, 156-51, 157-12120-1; Bericht Winkelmeier (wie Anm. 33).
- 328 Festschrift 2000 (wie Anm. 33), S. 231.
- 329 Auf dem Garten 1998 (wie Anm. 2), S. 61–65. Zu dieser inzwischen zur Lürssen-Gruppe gehörenden Kröger-Werft gibt es einen eigenen Bestand im historischen Archiv bei Lürssen.
- 330 Verschiedene Erwähnungen in der Firmenzeitschrift Die Bugwelle.
- 331 Die Bugwelle 45/2016, S. 45.

#### Danksagung:

Der Verfasser dankt der Geschäftsleitung sowie den Kolleginnen und Kollegen der Fr. Lürssen Werft, Bremen-Vegesack, der Kröger-Werft in Schacht-Audorf bei Rendsburg sowie im DSM, ferner den externen Bildgebern, Dr. Heike Weishaupt (Unternehmensarchiv Rolls-Royce Power Systems AG, Friedrichshafen), Barbara Waibel, M.A. (Archiv Luftschiffbau Zeppelin GmbH, Friedrichshafen), Vanessa M. Cameron (Archiv und Bibliothek New York Yacht Club), Dr. Oliver Sander (Bundesarchiv Koblenz) sowie Dr. Uwe Jens Wandel, Gotha, für mannigfaltige und freundliche Unterstützung.

#### Anschrift des Verfassers:

Dr. Christian Ostersehle  
 Deutsches Schifffahrtsmuseum – Leibniz-Institut für deutsche Schifffahrtsgeschichte  
 Hans-Scharoun-Platz 1  
 27568 Bremerhaven  
 Deutschland  
 E-Mail: ostersehle@dsm.museum

## Yachts and Yacht Tenders for America: The Fr. Lürssen Yacht and Boatyard of Bremen-Vegesack and its Business with the U.S. between the World Wars

### Summary

Looking back on extremely modest beginnings as a boatyard in Aumund near Bremen, the Fr. Lürssen boatyard founded in 1875 is today a Bremen-Vegesack-based shipbuilding group specializing in the construction of naval ves-



sels and large motor-yachts. Before World War I, it was one of Germany's leading builders of motorized boats, offering a wide assortment of boat types including motor-yachts of up to 20 metres in length. After the war, the company went on to develop new business segments. It began seeking contact to the U.S. in 1922/23, and the first yacht went to Boston in 1924. Between 1924 and 1932, it supplied American customers with altogether twenty-eight motor-yachts of widely differing types, measuring between 12 and 30 metres, along with a large number of tenders. As many of these vessels were driven with Maybach engines, Friedrich Wilhelm von Meister (1903–1978) – the New York representative of that well-known engine manufacturer of Friedrichshafen – provided sales support. And finally, between 1923 and 1931 Lürssen supplied the Fr. Krupp Germaniawerft in Kiel with 37 tenders for the large-scale yachts built there, likewise for American customers.

The boatbuilding company owed this business success in great part to its technical competence as well as to the sales talents of its owner Otto Lürssen (1880–1932), who travelled to the States himself in 1927 and 1928. Yet there were also external factors: the Roaring Twenties boom in the U.S. played an important role, especially in conjunction with a vibrant yachting tradition there that went back to the nineteenth century. The majority of the customers were on the east coast, a veritable water sports Eldorado offering a wide range of yachting waters between Canada and Florida. The good political relations between Berlin and Washington during the Weimar Republic undoubtedly also had a favourable impact on the business dealings. Other yacht-building yards – in Germany and elsewhere in Europe – likewise cultivated business relations with the U.S. in those years.

A change in customs regulations in 1928 and the Great Depression sparked by the New York stock market crash of 1929 put an end to Lürssen's America business in the interwar period.