

► DIRK J. PETERS

Deutsche Werften in der Zwischenkriegszeit (1918–1939)

Teil 3: Wiederaufrüstung, Kriegsschiffbau und Vollbeschäftigung unter dem Nationalsozialismus (1935–1939/1945)

1. Einleitung

Bei vorliegendem Beitrag handelt es sich um den abschließenden dritten Teil zur Geschichte der deutschen Werftindustrie in der Zwischenkriegszeit von 1935 bis 1939 mit einem Überblick der Kriegsjahre von 1939 bis 1945 sowie einer heutigen Bestandsaufnahme. Anhand einzelner Werftbetriebe werden beispielhaft und schwerpunktmäßig die technik-, wirtschafts-, unternehmens-, sozialgeschichtlichen und industriearchäologischen Aspekte der Kontinuität, Krise und Innovation der deutschen Schiffbauindustrie, auch im internationalen Vergleich, beschrieben. Die Ergebnisse beruhen auf der langjährigen Inventarisierung und Dokumentation seeschifffahrtsbezogener Bauten und den Erfahrungen des Verfassers. Es ist Grundlagenforschung, die übergreifend aus der Auswertung vieler Quellen im Stadtarchiv Bremerhaven, im Staatsarchiv Bremen, in den niedersächsischen Landesarchiven in Stade und Aurich, im Stadtarchiv in Emden und im Archiv des Deutschen Schifffahrtsmuseums (DSM) eine zusammenfassende Analyse gibt. Eine wichtige Rolle spielte die Durchsicht der Fachzeitschriften »Hansa«, »Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft«, »Schiffbau«, »Werft, Reederei, Hafen«, »Nauticus« und »Zeitschrift des Vereines Deutscher Ingenieure« in der Bibliothek des DSM. Die ersten beiden Teile der Aufsatzserie sind im Deutschen Schifffahrtsarchiv (DSA) erschienen.¹

Für die nationalsozialistische Ära in der Zeit von 1935 bis 1939 gibt die Arbeit von Reinhart Schmelzkopf einen guten Überblick.² Götz Albert geht kurz auf die Werften im »Dritten Reich« ein.³ Marc Fisser beschreibt die Lage der Schiffbauindustrie in der Weimarer Republik anhand der Betriebe im Unterwesergebiet an der Geestemündung.⁴ Jörn Lindner beschäftigt sich mit der Rickmers Werft im damaligen Wesermünde (heute Bremerhaven).⁵ Die Chronik über die Elsflöther Werft von 2016 enthält ebenfalls ein Kapitel für die Zeitspanne von 1935 bis 1939.⁶ Dieter Pfliegensdörfer behandelt die

beiden Großwerften AG »Weser«, den Bremer Vulkan und andere bremische Schiffbaubetriebe.⁷ Peter Kuckuk hat sich in seinen Schriften zur Schiffbau-geschichte in Bremen besonders mit der AG »Weser« in dieser Zeitspanne auseinandergesetzt.⁸ Für den Bremer Vulkan gilt dies ebenso für Hartmut Roder.⁹ Klaus Auf dem Garten beschäftigt sich mit Abeking & Rasmussen in Lemwerder, den Atlas-Werken in Bremen sowie der Yacht- und Boots-werft Burmester in Bremen-Burg.¹⁰ Eine zusammenfassende Übersicht des bremischen Schiffbaus gibt Jürgen Fleischer.¹¹ Dirk J. Peters behandelt die NS-Zeit in der 100-jährigen Chronik der Nordseewerke Emden.¹² Andreas Meyhoff entwirft am Beispiel der Hamburger Großwerft Blohm + Voss ein eindrucksvolles und anschauliches Bild der NS-Zeit. Seine Statistiken von 1942/1943 über die Anzahl der Mitarbeiter, Kriegsgefangenen und Zwangs-arbeiter geben auch interessante Einblicke in die anderen deutschen Werften in der Kriegszeit.¹³ Interessant sind die beiden Chroniken von Ernst Hieke über die Hamburger Stülcken-Werft aus dem Jahr 1955 und von Wolfram Claviez über die Deutsche Werft in Hamburg-Finkenwerder von 1968, die relativ ausführlich auf die Zeit im »Dritten Reich« eingehen.¹⁴ Peter Dan-ker-Carstensen geht auf diesen Zeitraum in seinen Aufsätzen über die Kre-mer-Werft in Elmshorn ein. Manfred Niendorf spricht in seiner Chronik über Wewelsfleth die NS-Zeit auf den Werften an der Stör kurz an.¹⁵ Chris-tine Keitsch geht in ihrer Studie über die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (FSG) anhand der Geschäftsberichte und der Akten des Flensburger Stadt-archivs sehr ausführlich auf die NS-Zeit ein.¹⁶ Christian Ostersehle nimmt in seiner umfangreichen Werftchronik zu HDW ausführlich die nationalso-zialistische Ära unter die Lupe.¹⁷ In seinem jüngsten Werk zum Schiffbau in Kiel spart er die NS-Epoche ebenfalls nicht aus.¹⁸ Jürgen Rohweder geht in seiner Unternehmensschrift zu HDW auf die Zeit von 1933 bis 1945 ein.¹⁹ Joachim Stahl beschreibt die nationalsozialistische Ära auf der Rostocker Neptunwerft.²⁰

2. Vollbeschäftigung durch den Kriegsschiffbau, die Autarkie-bestrebungen im Rahmen der Vierjahrespläne im »Dritten Reich« (Walfang und Hochseefischerei) sowie durch die KdF (Kraft durch Freude)-Schiffahrt (1935–1939)

Erst ab Mitte 1934 begann sich die Auftragslage im deutschen Schiffbau wie-der allmählich positiv zu entwickeln. *Während noch im Jahre 1934 eine zu-nächst langsame Vermehrung der Arbeitsgelegenheit im deutschen Schiff-bau eingetreten ist, hat sich im Berichtsjahr 1935 dank der Anregungen, die die Reichsregierung gegeben hat, eine, wenn auch langsame, weitere Stär-kung der Beschäftigung ergeben, so daß die in den vorhergehenden Jahren außerordentlich geringe Beschäftigung im Schiffbau für deutsche Rechnung*

Abb. 1 Stapellauf des Fischdampfers GAULEITER TELSCHOW bei der Schiffbau-gesellschaft Unterweser, 1937. (Sammlung Dirk J. Peters)



*etwas belebter wurde. Außerdem nahmen die ausländischen Aufträge zu, da sich für die Rohstoff-Einfuhr in zahlreichen Fällen der Ausgleich durch Entgegennahme von Schiffsneubauten als praktisch erwies.*²¹

Weiter brachten die durch die nationalsozialistische Reichsregierung eingeleiteten Wiederaufrüstungsmaßnahmen mit dem Flottenbauprogramm für die Kriegsmarine und den Autarkiebestrebungen mit dem Ausbau der Hochseefischerei und der Schaffung einer Walfangflotte eine spürbare Verbesserung der deutschen Schiffbauindustrie sowie ihrer Zulieferfirmen mit einer Vollbeschäftigung im Rahmen der Vierjahrespläne. *Die sich bereits im Vorjahr abzeichnende Aufwärtsentwicklung des deutschen Schiffbaus hat im Jahre 1936 weiter große Fortschritte gemacht. Befanden sich am 1. Oktober 1933, dem tiefsten Stand deutscher Schiffbautätigkeit, knapp 31 000 BRT auf deutschen Werften im Bau, so erreichte der Beschäftigungsstand drei Jahre später, am 1.10.1936, 668 650 BRT. Damit hat der Baubestand der deutschen Werften in 1936 wieder eine Höhe erreicht, die an die Zeiten der stärksten Beschäftigung heranreicht. [...] Die Gesamtleistungen aller am Schiffbau Beteiligten gehören mit zu den schönsten Erfolgen, die deutsche Technik, deutscher Erfindungsgeist und deutsche Werkmannsarbeit im vierten Jahr des deutschen Wiederaufstiegs erzielt haben.*²²

Die Ablieferungen der deutschen Seeschiffswerften erreichten 1938 einen Spitzenwert von 197 Schiffen mit 490 000 BRT. Interessanterweise überstieg die für ausländische Reedereien angefertigte Tonnage von 263 400 BRT den Wert der für deutsche Auftraggeber hergestellten Fahrzeuge von 226 000 BRT. Als Devisenbringer für das durch die nationalsozialistische Wirtschaftspolitik hoch verschuldete Deutsche Reich hatte die für das Ausland produzierte Tonnage eine zentrale Bedeutung. Dadurch konnte man im Austausch von Industrieprodukten dringend benötigte Rohstoffe und Nahrungsmittel erhalten. Beim Neubau von Handelsschiffen für deutsche Reeder kam es we-

gen der Priorität für den Kriegsschiffbau zu Verzögerungen. Auch stellten sich bei der Beschaffung von Rohstoffen wie z.B. dem Schiffbaustahl Probleme ein. Die Beschäftigung war seit 1936 von 64 000 auf 83 400 Angestellte und Arbeiter bei den deutschen Seeschiffswerften gestiegen. Seit Mitte der 1930er-Jahre herrschte ein Defizit an Fachkräften. Im internationalen Vergleich nahm der deutsche Seeschiffbau nach Großbritannien, der führenden Werftnation, den zweiten Platz mit etwa 20 Prozent vor Japan, den USA, Holland und Schweden ein. Die Weltschiffbauproduktion hatte 1938 mit drei Millionen BRT das Niveau von 1913 erreicht. An der Nordseeküste spielten die Hamburger Werften Blohm + Voss, Deutsche Werft, Howaldtswerke sowie die Bremer Schiffbaubetriebe Deutsche Schiff- und Maschinenbau AG (Deschimag), Werk AG »Weser«, Bremer Vulkan und Deschimag, Werk Seebeck, in Wesermünde eine wichtige Rolle. Für die Ostseeküste nahmen die Kieler Werften Howaldtswerke, Deutsche Werke (DWK) und Fried. Krupp Germaniawerft eine führende Position ein. Ausschließlich im Handelsschiffbau waren die Unternehmen Deutsche Werft in Hamburg, Bremer Vulkan, Atlaswerke in Bremen, Nordseewerke in Emden, Deschimag, Werk Seebeck, in Wesermünde, Flensburger Schiffbau-Gesellschaft, Lübecker Flender-Werke und Schichau in Danzig tätig. Der Kriegsschiffbau konzentrierte sich auf die Betriebe Blohm + Voss, Deschimag, Werk AG »Weser«, Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven, DWK, Fried. Krupp Germaniawerft und Schichau in Elbing. Insgesamt existierten zu dieser Zeit etwa 40 mittlere und große Seeschiffbauunternehmen.²³

Im Rahmen der NS-Wirtschafts-, Autarkie- und Arbeitsmarktpolitik wurden die Gewerkschaften und Betriebsräte sowie die Unternehmensverbände aufgelöst und gleichgeschaltet. Die Arbeitnehmer- und Arbeitgeberverbände wurden in der Deutschen Arbeitsfront (DAF) zwangsvereinigt und als Gefolgschaft (Arbeitnehmer) und Betriebsführer (Unternehmer) als Betriebsgemeinschaft nach dem Muster der NS-Ideologie und dem Führerprinzip neu geordnet. Der Vertrauensrat ersetzte den Betriebsrat, und Arbeitsbücher wurden zur Kontrolle der Arbeitnehmer eingeführt. Alle sozialen Fortschritte, die sich die Gewerkschaften und Betriebsräte in der Weimarer Republik erkämpft hatten, wurden in der NS-Zeit zerschlagen und endeten mit einer Niederlage der demokratischen Gewerkschaftsbewegung.²⁴

*Die gesamte Wirtschaft wird unter sektoralen (Wirtschaftsgruppen) und regionalen (Gaue) Gesichtspunkten geführt. Grundlage für die Organisation von Industrie und Handel bildet das Gesetz zur Vorbereitung des organischen Aufbaus der deutschen Wirtschaft vom 27. Februar 1934. Das Gesetz verleiht dem Wirtschaftsminister Befugnisse, Verbände einzusetzen und aufzulösen und ihre Leiter zu bestimmen.*²⁵

Staatliche und zentral gelenkte Konjunkturprogramme zum Abbau der Arbeitslosigkeit und zum Aufschwung der Wirtschaft dienten der Aufrüstung und Kriegsvorbereitung. Neben dem Kriegsschiffbau wurde im Rahmen der

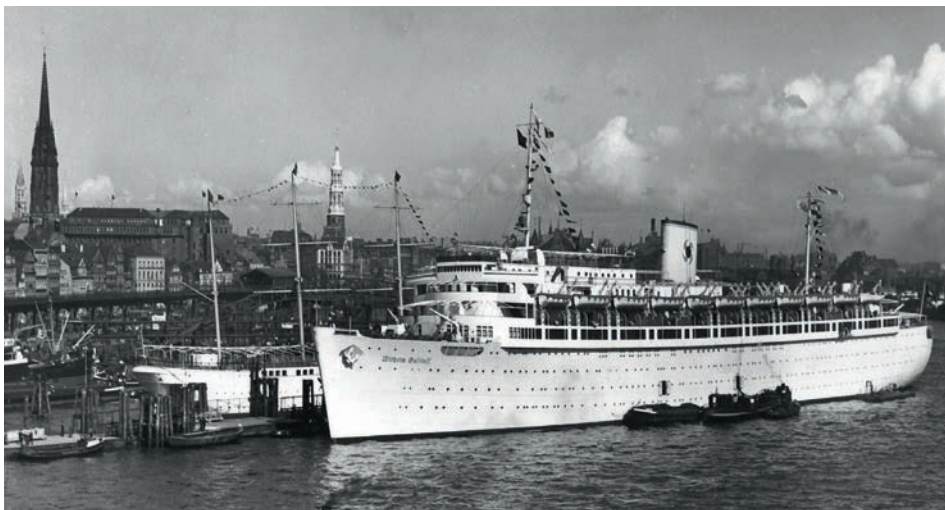


Abb. 2 KdF-Urlauberschiff WILHELM GUSTLOFF, 1938. (Archiv DSM)

Vierjahrespläne der Aufbau einer Walfang- und Hochseefischereiflotte zur Versorgung der eigenen Bevölkerung systematisch vorangetrieben, um unabhängig von ausländischen Produkten und autark von anderen Nationen zu sein. Die deutsche Reichsregierung lehnte internationale Wirtschaftsbeziehungen ab und beutete die von ihr abhängigen südosteuropäischen Staaten (Ungarn, Bulgarien, Jugoslawien, Rumänien, Türkei und Griechenland) im Rahmen bilateraler Verträge aus. Die enorme Verschuldung des Staatshaushaltes und der vollständige Verbrauch der Gold- und Devisenreserven wurden dabei billigend in Kauf genommen.²⁶

Die Bestellungen für die modernen Kreuzfahrtschiffe WILHELM GUSTLOFF und ROBERT LEY durch die DAF im Rahmen der KdF-Organisation für den Massentourismus auf See subventionierten die deutsche Werftindustrie und sorgten ebenfalls für volle Auftragsbücher. Durch die anziehende Weltkonjunktur ergab sich auch für den Neubau von Handelsschiffen eine erhöhte Nachfrage, die ebenfalls für die Vollbeschäftigung verantwortlich war. Die Betriebsanlagen wurden in der Folgezeit erweitert und modernisiert. Die deutschen Schiffbaubetriebe waren führend im Bau von großen Tankschiffen mit einem Dieselmotor. Auch kombinierte Fracht- und Fahrgastschiffe mit einem dieselektrischen Antrieb, Fabrikfahrzeuge für den industriellen Walfang mit den Tochterbooten und Fischdampfer spielten eine Rolle. Technische Neuerungen wie die konsequente Anwendung der Schweißtechnik, die Verwendung der Maierform bei der Suche nach der optimalen Schiffsform sowie verbesserte Ruder- und Antriebsanlagen mit Hochdruckkesseln und Bauer-Wach-Abdampfturbinen sowie der zunehmende Einsatz von Kunststoff und Leichtmetallen fanden sowohl bei den Marine- als auch bei den Handelsschiffbauwerften Verbreitung. Die Konstruktion und der Bau

von U-Booten wurden durch den absoluten Vorrang der Rüstungsindustrie für den Krieg forciert. Die 1899 gegründete Schiffbautechnische Gesellschaft (STG) als wichtigstes Organ der Ingenieure und Techniker der Schiffbauindustrie, die Hamburgische Schiffbauversuchsanstalt (HSVA) sowie die Technischen Hochschulen in Berlin-Charlottenburg und Danzig unterstützten die technischen Innovationen.²⁷

Die führenden Vertreter der STG begrüßten von Anfang an die Machtübernahme der nationalsozialistischen Reichsregierung unter Adolf Hitler, wie man am Beispiel der jährlichen Hauptversammlungen im Jahrbuch der STG nachlesen kann. Als Beispiel sei hier die Rede des damaligen Vorsitzenden, des Geheimrats Prof. Johann Schütte, auf der Jahresversammlung 1936 genannt: *Dank der Entschlußkraft und der genialen Leistung unseres Führers und seiner Mitarbeiter ist es gelungen, die deutsche Wirtschaft trotz des Wahnwitzes in der Weltwirtschaft [...] in kürzester Zeit in Gang zu bringen und ein Heer von über 6 Millionen Arbeitslosen auf ein erträgliches Maß zu reduzieren. [...] Daß auf deutschen Werften auch der letzte freie Arbeitsplatz besetzt werden konnte, verdanken wir unserem vom Volke über alles geliebten Führer.*²⁸

Die STG beteiligte sich seit 1933 an der Eingliederung der technischen und wissenschaftlichen Verbände in die nationalsozialistische Wertegemeinschaft. Seit 1934 durften keine Mitglieder mit jüdischer Abstammung mehr aufgenommen werden. Die Gleichschaltung der technischen Vereine wurde 1935 mit dem »Nationalsozialistischen Bund Deutscher Technik« (NSBDT) verwirklicht. 1936 gab die Gesellschaft ihre Selbständigkeit auf, indem sie sich der Kontrollinstanz der NS-Organisationen unterwarf. 1938 wurde die STG mit der Hafenbautechnischen Gesellschaft sowie den Freunden und Förderern der HSVA zum Arbeitskreis »Schiffahrtstechnik« zwangsvereinigt. 1939 verlor die Gesellschaft schließlich ihre endgültige Souveränität und machte sich direkt von den NS-Gremien abhängig.²⁹

Auch die HSVA expandierte während des »Dritten Reiches« und konnte ihren technischen Mitarbeiterstab von 68 auf 120 Personen erhöhen. Wegen der zunehmenden Aufträge aus der Schiffbauindustrie und durch ihre kriegswichtige Forschung konnte sie ihre Aufgaben und Anlagen erweitern.³⁰

Die von jüdischen Unternehmern geführten renommierten Hamburger Reedereien Bd. Blumenfeld, Julius Schindler, Arnold Bernstein und die Fairplay Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchardt wurden arisiert und von deutschen Firmen übernommen. Die jüdischen Inhaber konnten emigrieren und verloren ihr gesamtes Vermögen. Auch die kleine, erfolgreiche Köhlbrand-Werft Paul Berendson in Hamburg-Altenwerder verlor 1938 ihre Existenz. Der Werftbesitzer konnte nach Honduras ausreisen und lebte anschließend in den USA. Nach seiner Rückkehr 1949 nach Hamburg konnte Berendson erst 1955 seinen Besitz wieder zurückerhalten. 1957 verkaufte

er den Betrieb.³¹ Die Rüstungsindustrie und der Kriegsschiffbau hatten seit 1935 wieder absolute Priorität.

3. Einzelne Werften

3.1. Unterweser- und Jadegebiet

3.1.1. Wesermünde und Bremerhaven

3.1.1.1. Deschimag, Werk Seebeck

Die Seebeckwerft in Wesermünde gehörte seit 1928 zum Deschimag-Konzern in Bremen. Durch die Konzentration der Hochseefischerei in Wesermünde und die Bestrebungen für eine eigene Walfangflotte der deutschen Ölmühlen- und Margarineindustrie im Zuge der nationalsozialistischen Autarkiebestrebungen erhielten die einheimischen Schiffbauunternehmen zahlreiche Aufträge. Der Syndikus der Wesermünder Industrie- und Handelskammer, Dr. August Dierks, leistete hier tatkräftige Unterstützung.³² Die Werft war führend im Bau von Fischdampfern mit einer Größe von 400 bis über 600 BRT, sowohl für englische und schottische Reedereien als auch für die einheimischen Hochseefischereigesellschaften. Von 1935 bis 1940 liefen



Abb. 3 Fischdampfer MECKLENBURG, Seebeckwerft, 1938. (Archiv DSM)



Abb. 4 Stapellauf des Walfangbootes RAU I, 1939. (Archiv DSM)

hier über 60 Fischereifahrzeuge vom Stapel, die alle mit der Maier-Schiffsform mit ausfallendem Vorsteven, einer Dreifach-Expansionsdampfmaschine, einer Abdampfturbine nach dem System Bauer-Wach und einem Patent-Seebeck-Stromlinienruder ausgestattet waren. Der geniale Schiffbaukonstrukteur Fritz Schleufe trug mit seinen zahlreichen Erfindungen zum guten Ruf der Seewerkwerft bei.³³

Die Werft konnte ihre Erfahrungen im Fischdampferbau auch bei der Herstellung von über 30 Walfangbooten für ausländische und deutsche Walfangreedereien nutzen. Die RAU III kenterte 1937 bei der Probefahrt, wobei



Abb. 5 Museumsschiff RAU IX in der Bremerhavener Fischereihafendoppelschleuse, 1969. (Stadtbildstelle Bremerhaven)

zwölf Personen ums Leben kamen. Mit Hilfe der HSVA konnten die Ursachen für den Untergang ermittelt werden.³⁴ Die 1939 abgelieferte RAU IX ist seit 1969 im Museumshafen des DSM als Zeugnis der damaligen deutschen Walfangindustrie aus der NS-Zeit erhalten geblieben.³⁵ Der Wesermünder Schiffbaubetrieb lieferte neben Fischdampfern, Walfangbooten und Schlepfern auch Frachtdampfer und motorangetriebene Frachter ab. Die Werft besaß mit ihrer hervorragenden Maschinen- und Kesselbauabteilung eine hohe technische Kompetenz, von der auch die Schiffbaugesellschaft Unterweser und Rickmers sowie andere deutsche Werften profitierten. Die Seebeckwerft war in dieser Zeit ausschließlich im Handelsschiffbau tätig.³⁶

Als Direktor und Geschäftsführer spielte Ferdinand Niedermeyer eine zentrale Rolle, der nach seinem Ruhestand 1936 von Otto Schroedter abgelöst wurde. Als Direktor der Schiffbauabteilung fungierte Friedrich Gerloff, Leiter der Maschinenbauabteilung war Ingenieur Hoefs. 1939 wurde Diplomingenieur Hermann Stieghorst zum stellvertretenden Schiffbaudirektor berufen. Die kaufmännische Abteilung wurde von den Angestellten Geffers und Heinrich Kloppenburg geleitet. Die Werft zählte seit Mitte der 1930er-Jahre wieder etwa 1700 Beschäftigte, deren Zahl bis 1939 auf 3200 anstieg.³⁷

Der Zweite Weltkrieg stoppte den Handelsschiffbau. Die Aufträge der Kriegsmarine wie die Umbauten von Fischdampfern zu Hilfskriegsschiffen und die Herstellung von U-Booten bzw. U-Boot-Sektionen bestimmten die Produktionspalette. Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter mussten auch auf der Seebeckwerft, die seit 1941 zum Krupp-Konzern gehörte, ihre Arbeitskraft zur Verfügung stellen. Auf dem einstigen Gelände von Seebeck im Geestemünder Handelshafen, das heute von diversen Firmen genutzt wird, wurde der Schiffsneubau 2009 endgültig eingestellt.³⁸

3.1.1.2. Schiffbaugesellschaft Unterweser

Bei der Schiffbaugesellschaft Unterweser, die sich am rechten Ufer des Geesteflusses im Wesermünder Stadtteil Lehe an der Werftstraße befand, gab es 1935 massive Beschäftigungsprobleme. Erst im Laufe des Jahres konnte sie neue Aufträge buchen und ihre zuvor entlassenen Mitarbeiter wieder einstellen. Die Werft baute bis zum Zweiten Weltkrieg diverse kleine Frachtmotorschiffe für die Dampfschiffahrtsgesellschaft Neptun und den Norddeutschen Lloyd (NDL) in Bremen. Außerdem gehörten zu ihrer Produktionspalette zahlreiche Hochseefischereifahrzeuge, die für die einheimischen Fischdampferreedereien entstanden. Der 1936 abgelieferte Fischdampfer NORDSTERN galt als eines der modernsten Fischereifahrzeuge seiner Zeit. Die Kessel- und Maschinenanlage stammte von Seebeck. 1936 lief das technisch interessante Forschungsschiff MAKRELE für die Biologische Anstalt auf der Hochseeinsel Helgoland vom Stapel. Diese Spezialanfertigung besaß bereits zwei Voith-Schneider-Propeller für eine maximale Manövrierrei-

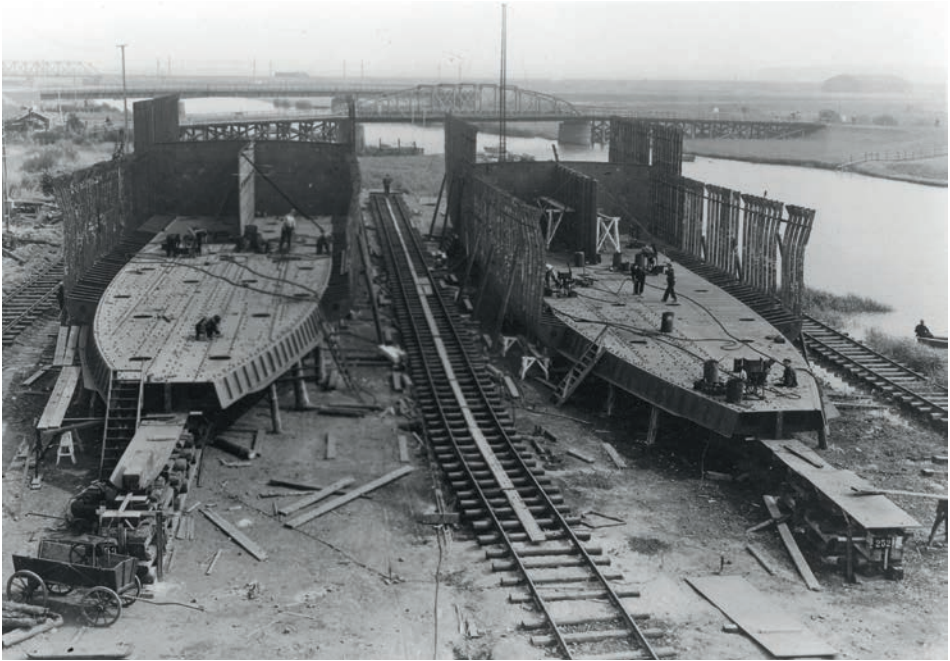


Abb. 6 Frachter IRIS und CERES auf den Helgen bei der Schiffbaugesellschaft Unterweser, 1935. (Archiv DSM)



Abb. 7 Fischdampfer NORDSTERN, Schiffbaugesellschaft Unterweser, 1936. (Sammlung Dirk J. Peters)

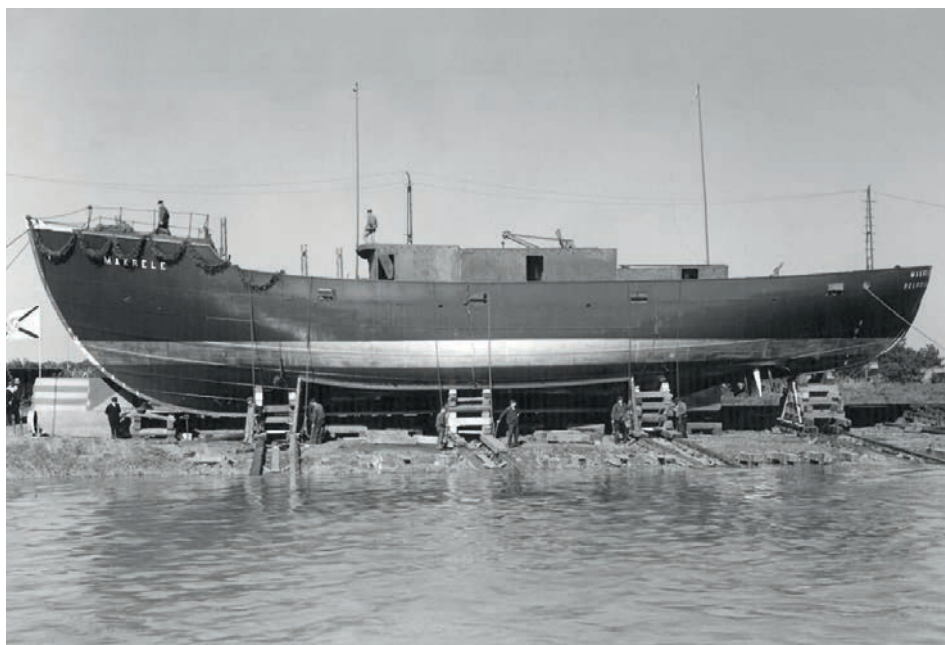


Abb. 8 Forschungsschiff MAKRELE, Schiffbaugesellschaft Unterweser, 1936. (Sammlung Dirk J. Peters)



Abb. 9 Fährdampfer OLDENBURG auf der Slipanlage der Schiffbaugesellschaft Unterweser im Fischereihafen I, 1935. (Sammlung Dirk J. Peters)

genschaft. Für den NDL wurden 1938 zwei Schlepper, der Hochseeschlepper STEINBOCK und der Hafenschlepper LÖWE, gefertigt. Außerdem entstanden hier Spezialfahrzeuge wie z.B. Bunkerreinigungsboote.³⁹

Als Schiffbaudirektor fungierte Wilhelm Blanke. Von 1939 bis 1961 trug Willy Kunze als Vorstandsmitglied Verantwortung für die Schiffbaugesellschaft Unterweser.

Im Krieg arbeitete das Unternehmen für die Rüstungsindustrie. Auch hier waren ausländische Zwangsarbeiter beschäftigt. Die Anlagen an der Geeste und der Zweigbetrieb im Fischereihafen blieben im Gegensatz zu Seebeck und Rickmers von Kriegsschäden verschont. 1972 kam es zu einer Fusion mit der F. Schichau-Werft (SUAG), die seit 1945 in Bremerhaven ansässig war. 1988 gab es einen weiteren Zusammenschluss mit der Seebeckwerft (Schichau Seebeckwerft AG). An dem traditionsreichen Schiffbaustandort an der Geeste wurden bis 1998 noch Sektionen gebaut. Die Werftgebäude wurden 2001 abgerissen. Im Fischereihafen wurde der Reparaturbetrieb mit der 1936/37 erneuerten Slipanlage 1995 stillgelegt und 1998 demontiert.⁴⁰

3.1.1.3. Max Sieghold

Der von dem Techniker Max Sieghold 1924 als Handwerksunternehmen gegründete Betrieb hatte sich seit 1926 im Fischereihafen angesiedelt. Aus der kleinen Reparaturwerkstatt entwickelte sich im Laufe der 1930er-Jahre die industriell geführte Schiffswerft Sieghold. Voraussetzung war der 1936 erfolgte Kauf eines gebrauchten Schwimmdocks von der Kieler Firma Stocks & Kolbe. Dieses Dock wurde auf der 1937 gerade wiedereröffneten Rickmers Werft als deren erster Auftrag 1937 verlängert und verbreitert. Für den Seeschiffbau in Bremerhaven und Wesermünde stellte die Inbetriebnahme eines Schwimmdocks eine Neuheit dar. Bis dahin hatte es hier nur Trockendocks gegeben. 1937 wurde das Schwimmdock an der Ostseite des Fischereihafens II installiert und nahm seinen Betrieb auf. Bereits im ersten Jahr konnte sich die neue Investition mit 100 Dockungen als Erfolg darstellen. Von der aufstrebenden Hochseefischerei im Zuge der nationalsozialistischen Wirtschaftspolitik profitierte auch das junge Sieghold'sche Unternehmen mit dem Schwerpunkt in der Schiffsreparatur. Seit Herbst 1937 nannte sich die Firma »Max Sieghold. Ing. V.D.I. Maschinenfabrik, Schwimmdockanlage, Wesermünde-F.«.

In der Folgezeit entstanden von 1937 bis 1943 auf dem Werftgelände eine Maschinen- und Schiffbauhalle, Werkstätten sowie Büro- und Sozialräume. 1939 arbeiteten bei Sieghold etwa 120 Mitarbeiter. Die Regelarbeitszeit betrug 48 Stunden. Wie bei vielen deutschen Schiffbaubetrieben wurden die Werftanlagen im Krieg erweitert. Fischdampfer wurden zu Vorpostbooten und Hilfskriegsfahrzeugen umgebaut. Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter wurden wegen der fehlenden Fachkräfte auf allen Wesermünder Werften

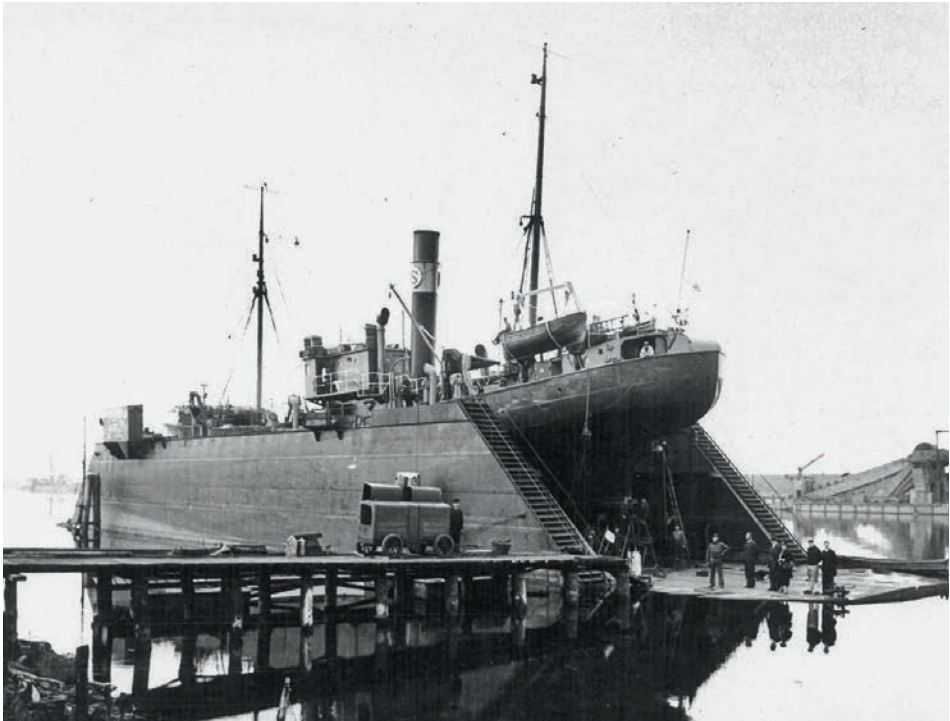


Abb. 10 Sieghold-Schwimmdock im Fischereihafen II, 1937. (Sammlung Dirk J. Peters)

im Zweiten Weltkrieg eingesetzt. Die Werft erlitt keine Kriegsschäden. Die Sieghold-Werft, die nach dem Krieg auch erfolgreich im Spezialschiffbau und im Offshore-Geschäft tätig war, existierte bis Oktober 1988. Heute wird das traditionsreiche Gelände weiter von einem Schiffsreparaturbetrieb genutzt. Die Schwimmdocks wurden verkauft. Das 1956 erworbene Schwimmdock II, das 1967 für die Dockung der großen Heckfänger um vier Meter verbreitert wurde, war 1941 vom Stettiner Vulcan gebaut worden.⁴¹

3.1.1.4. Rickmers (ab 1937)

Am 19. November 1936 beschloss die in Hamburg ansässige Reederei der Familie Rickmers ihre in Wesermünde auf der Geesthelle gelegene Norddeutsche Werft, die 1924 stillgelegt worden war, wiederzueröffnen. Die Gründe hängen in erster Linie mit der Aufrüstung und der nationalsozialistischen Autarkiepolitik im »Dritten Reich« zusammen. Im Laufe des Jahres 1937 wurden die Anlagen und Werkstätten der »Rickmers Werft Wesermünde, Zweigniederlassung der Rickmers Rhederei AG Hamburg« reaktiviert. Die bewegliche Achgelisbrücke für die Eisenbahn über die Geeste musste ebenfalls repariert werden. Eine Slipeinrichtung für Fahrzeuge mit bis zu 1200

Tonnen wurde errichtet. Im Vordergrund stand die Reparatur von Schiffen, so auch die Vergrößerung des Schwimmdocks für die Sieghold-Werft. Als Neubaufträge konnten kleinere Fahrzeuge bis 699 BRT hereingeholt werden. Die Kriegsmarine spielte als Auftraggeber die wichtigste Rolle. Da die Firmenleitung beim Reichswirtschaftsministerium keine Genehmigung für die Wiederaufnahme des Seeschiffbaus gestellt hatte, konnte die Werft wegen der zentral gesteuerten Materialzuteilung im Rahmen der NS-Planwirtschaft keine größeren Frachter z.B. für die eigene Reederei bauen. Die bestehenden Schiffbauunternehmen in der Region sahen die wieder in Betrieb genommene Rickmers Werft als unliebsame neue Konkurrenz an. Zum Jahreswechsel 1937/38 konnten wieder 266 Mitarbeiter beschäftigt werden. Die Zahl stieg in den nächsten Jahren bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges kontinuierlich auf etwa 1000 Mitarbeiter an. Der Direktor Heinrich Homann wurde 1938 durch Horst Klawitter ersetzt. Auch wurde die Modernisierung der Werftanlagen seit 1938 vorangetrieben. In erster Linie wurden Hilfsfahrzeuge für die Kriegsmarine, einige Fischdampfer, Küstenfrachter und ein Forschungsschiff gebaut.⁴²

Im Zweiten Weltkrieg war der Schiffbaubetrieb ganz in die NS-Rüstungspolitik eingespannt. Es entstanden u.a. eine moderne Schiffbauhalle und weitere Werkstätten. Wegen der fehlenden Fachkräfte wurden ab 1940 Zwangsarbeiter eingesetzt, die ab 1942 vermehrt beschäftigt wurden. Jetzt waren hier über 1000 Arbeiter tätig. Bei dem schweren Bombenangriff auf Wesermünde am 18. September 1944 wurden die Gebäude und Einrichtungen stark beschädigt. Trotzdem gelang es dem Unternehmen, den Werftbetrieb bis zum Kriegsende aufrechtzuerhalten.⁴³

Die Nachkriegszeit spiegelt auch bei Rickmers die wechselvolle Schiffbaugeschichte und den industriellen Strukturwandel in Westdeutschland mit vielen Krisen wider. Wegen der Unterkapitalisierung und nicht ausreichend finanzierter Containerschiffe musste die Werft 1986 schließen.⁴⁴ Das historische Werfttor von 1857 und der Helgenportalkran von 1956 sowie die Überreste der Ausrüstungskaje und der Slipanlage dokumentieren heute das einstige Schiffbaugelände. Auf dem ehemaligen Industrieareal befinden sich jetzt die Arbeitsagentur, Wohnhäuser und eine Kindertagesstätte.

3.1.1.5. Technischer Betrieb des NDL

Da die Kriegsmarine das angestammte Gelände an der Westseite des Neuen Hafens beanspruchte, musste der Technische Betrieb ab Mitte der 1930er-Jahre das Areal mit dem Lloydock räumen und zu den Kaiserdocks in die Kaiserhäfen umziehen. Zudem war das Trockendock baufällig und musste 1937 stillgelegt werden. Auch die umliegenden Werkstätten befanden sich nicht mehr auf dem neuesten technischen Stand. Die F-G-Schuppen gegenüber den Kaiserdocks standen nach einem Umbau der Verwaltung, den Magazinen, der

Tischlerei, der Malerei sowie dem Holzlager zur Verfügung. 1938/1939 entstanden dann auf dem weitläufigen Werftareal die Kupferschmiede, Rohrschlosserei, Maschinenwerkstatt, Bordmontage, Kesselschmiede, Schiffbauhalle, Gießerei, Schmiede und Zimmerei. Die Kaiserdocks erhielten jeweils eine neue Zentrale, die für die eigene Strom- und Energieversorgung wichtig war. Außerdem wurde die Infrastruktur mit der Erweiterung des Straßen- und Schienennetzes verbessert. Wegen der Indienststellung der modernen Ostasienschnelldampfer SCHARNHORST, POTSDAM und GNEISENAU hatte die Reparaturwerft gut zu tun. Auch der Umbau älterer Passagierschiffe für die KdF-Kreuzfahrtflotte trug zur positiven Beschäftigung bei. 1937 wurde der Technische Betrieb wieder Teil der Reederei. Die Beschäftigung hatte sich 1938 auf über 1000 Mitarbeiter gesteigert. Im Rahmen der NS-Propaganda nahmen auch Belegschaftsmitglieder der Gefolgschaft des Technischen Betriebes an Parteiveranstaltungen ein. Ab 1939 übernahm der Ingenieur Johann Wille die Betriebsleitung, die er bis zu seiner Pensionierung 1967 behielt. Viele Mitarbeiter hielten ihrem Unternehmen jahrzehntelang die Treue.⁴⁵

Im Zweiten Weltkrieg wurden überwiegend Kriegsschiffe gedockt und repariert. Mit einer Intensivierung der Ausbildung und mit Kriegsgefangenen und Zwangsarbeitern versuchte man den Mangel an Facharbeitern auszugleichen.

Die Kaiserdocks und der größte Teil der Werfteinrichtungen erlitten keine Kriegsschäden. Die jetzige Lloyd Werft als Nachfolgerin des Technischen Betriebes konnte sich nach einer wechselvollen Geschichte und diversen Krisen durch spektakuläre Umbauten von Passagier- und Kreuzfahrtschiffen einen Namen machen. Heute versucht sich das Bremerhavener Traditionsunternehmen, das seit 2015 zum malaysischen Genting-Konzern gehört, der in Wismar und Warnemünde große Kreuzfahrtliner bauen lässt, mit dem Neubau von Yachten, dem Umbau von Kreuzfahrtschiffen und im Spezialschiffbau auf dem internationalen Schiffbaumarkt zu behaupten.⁴⁶

3.1.2. C. Lühring in Brake

Die Lühring-Werft in Hammelwarden (heute Ortsteil der Stadt Brake) baute in den 1930er-Jahren vor allem Küstenmotorschiffe und Motor-Heringslogger. Wegen der Werftkrise in den 1920er- und 1930er-Jahren hatte bereits die damalige Reichsregierung für die Herstellung von Heringsloggern ein Subventionsprogramm aufgelegt, um die notleidenden Schiffbaubetriebe zu unterstützen. Davon profitierte auch Lühring. Die Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft bestellte hier bis 1939 viele Motorfahrzeuge. Auf der Basis der Schoner mit der klassischen Linienführung wurden hier erfolgreich Küstenmotorschiffe mit einer Hilfsbesegelung gebaut.⁴⁷

Dies waren »Kümos«, also Küstenmotorschiffe mit zwar gleichen Abmessungen wie die Motorsegler, doch von grundlegend anderem Aussehen. Mit

ihrem geraden Vorsteven, dem Kreuzerheck, auch »Kanuheck« genannt, mit ihrer voll ausgebauten Poop und der fast vorhandenen Back und mit ihren kurzen Masten mit Ladegeschirr waren es Frachtschiffe von erstaunlich moderner Form. [...] Als letztes Schiff wurde 1940 die »BREMA« (Nr. 225) von der Werft mit einer Hilfsbesegelung ausgerüstet.⁴⁸

Im Zweiten Weltkrieg entstanden Hilfsfahrzeuge für die Kriegsmarine und U-Boot-Sektionen. 1988 musste die traditionsreiche Lühring-Werft Konkurs anmelden. Das historische Schiffbau- und Dockareal wird noch heute für die Stahl- und Schiffbaufertigung genutzt.⁴⁹

3.1.3. *Elsflether Werft*

Die Elsflether Werft, die 2016 auf ihr 100-jähriges Jubiläum zurückblicken konnte, ist heute überwiegend mit der Reparatur von Marine- und Handelsschiffen beschäftigt. Das bekannte Segelschulschiff GORCH FOCK der Deutschen Marine wird zurzeit wieder einmal bei dem Schiffbauunternehmen mit großem finanziellem Aufwand umgebaut. Der Ausbildungssegler liegt seit drei Jahren auf der Bremerhavener BREDO-Werft im Schwimmdock. Wegen der Kostenexplosion auf 135 Millionen Euro und anderer finanzieller Unregelmäßigkeiten befindet sich die Elsflether Werft im Insolvenzverfahren. Die Fertigstellung der GORCH FOCK ist ungewiss.

Der oldenburgische Schiffbauingenieur Franz Peuss leitete das Unternehmen von der Gründung bis 1935. Nach dessen Tod wurde als Betriebsleiter der erfahrene Schiffbauingenieur Walter Behrendt aus Stettin verpflichtet, der vorher auf verschiedenen deutschen Werftbetrieben gearbeitet hatte. Diesem gelang es mit Aufträgen von Binnenschiffstankern, das Elsflether Unternehmen wieder zu stabilisieren. Außerdem wurden die Werftanlagen ab 1937 erneuert und modernisiert. Dazu gehörte die Errichtung einer Schiffbauhalle, einer Lehrlingswerkstatt, die Installierung von Helling- und Dampfkranen sowie die Erweiterung der Büroräume. Für die Stahlbearbeitung wurden Schweißmaschinen angeschafft. Küstenmotorschiffe, Motorheringslogger, Motorschlepper und Peilschiffe wurden angefertigt. Die Beschäftigung kletterte von 210 auf 600 Mitarbeiter. Wegen der Konkurrenz zur regionalen Flugzeugindustrie war es schwierig, geeignete Fachkräfte zu bekommen.

Als Vorsitzender des Aufsichtsrates agierte seit 1939 Ernst Glässel, der einstige Generaldirektor des NDJ. Wegen des zu erwartenden Krieges wurden auf dem Werftareal auch Schutzräume für Luftangriffe gebaut. Ab 1939 trat die Kriegsmarine als wichtigster Auftraggeber auf. Im Krieg wurden im Auftrag des Oberkommandos der Kriegsmarine Fischereifahrzeuge zu Hilfskriegsschiffen umgerüstet. Spülerprähme, Schmieröltanker, Minensucher und Sperrbrecher wurden hier in großer Anzahl gebaut. Die Werft beschäftigte bis zum Kriegsende viele Zwangsarbeiter aus Holland und Frankreich sowie sowjetische Zwangsarbeiter. Die Betriebsanlagen blieben unzerstört.⁵⁰

3.1.4. *Heinrich Brand in Oldenburg*

Die am rechten Unterlauf der Hunte, noch am östlichen Stadtrandgebiet von Oldenburg gelegene Werft von Heinrich Brand baute ab 1935 Rhein-See-schiffe und Küstenmotorschiffe. Die Betriebseinrichtungen wurden modernisiert. Im Zweiten Weltkrieg diente die Firma für die Werften an der Unterweser als Zulieferbetrieb. Das innovative Seeschiffbauunternehmen aus Oldenburg existierte bis 1997 und stellte zuletzt Gastanker und Containerschiffe her. Als Ingenieurbüro existiert die Nachfolgefirma Hartwig Brand in Oldenburg bis heute.⁵¹

3.1.5. *Abeking & Rasmussen in Lemwerder*

Die Yacht- und Bootswerft von Abeking & Rasmussen am oldenburgischen Unterweserufer gegenüber der Lesummündung stellte von 1935 bis 1939 Hunderte von Yachten und Motorbooten in allen Variationen aus Holz, Stahl, Leichtmetall sowie in Kompositbauweise für den Segelsport her. Bis zum Zweiten Weltkrieg erlebte der Wassersport in Deutschland eine Renaissance. Davon profitierte die Spezialwerft Abeking & Rasmussen, die 1937 etwa 400 Mitarbeiter beschäftigte. Viele berühmte Hochseerennyachten wurden von Henry Rasmussen konstruiert. Ein wichtiges Segment bildeten die Motorboote und Barkassen für verschiedene Behörden und Werften. Daraus entwickelten sich die etwa 145 Minenräumboote für die Kriegsmarine, die hauptsächlich von 1940 bis 1945 hier entstanden, während der Bau von zivilen Fahrzeugen und Rettungsbooten in den Hintergrund trat. Ab 1942/43 beschäftigte Abeking & Rasmussen Zwangsarbeiter aus Polen, der Sowjetunion, aus Frankreich, Holland und Belgien sowie Kriegsgefangene aus der Sowjetunion.

Die Schiffs- und Yachtwerft Abeking & Rasmussen ist heute ein mittelständiges, vielseitiges Werftunternehmen, das neben Luxusyachten, Patrouillen-, Vermessungs- und Marinefahrzeugen auch Lotsentender mit der Swath-Technologie auf der Basis von Doppelrümpfen und Rotorblätter für Windenergieanlagen baut.⁵²

3.2. Bremen

3.2.1. *Deschimag, Werk AG »Weser«*

Die Werft AG »Weser« des Deschimag-Konzerns entwickelte sich nach der langjährigen und existenzbedrohenden Krise (1929–1934) wieder zu einem der wichtigsten Seeschiffbaustandorte in Deutschland.

Die dominierende Unternehmerpersönlichkeit war Franz Stapelfeldt, der von 1921 bis 1944 als Vorstandsvorsitzender und später als Generaldirektor

der Bremer Großwerft fungierte. Die Aktienmehrheit lag im Besitz des Bremer Staates und des Deutschen Reiches. Durch eine Reprivatisierung mit der Unterstützung Bremer Kaufleute konnte das Unternehmen ab 1936 expandieren und gleichzeitig die Betriebsanlagen erweitern.

Als Vorteile bei der Auftragserteilung durch bremische und ausländische Reedereien erwiesen sich die Patente des technischen Direktors, Prof. Dr.-Ing. Gustav Bauer (Bauer-Wach-Abdampfturbine und Vulcan-Getriebe), sowie die Lizenzen der Maier-Schiffsform. Bei der Wiederaufnahme der Konstruktion von U-Booten erlangte die AG »Weser« neben der Germaniawerft mit dem Zweigbüro des 1922 in Den Haag gegründeten N.V. Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw (IvS), das von 1935 bis 1936 als Schiffbaukontor GmbH Bremen unter der Leitung von Hugo Seligmann und Edgar Rickmeier hier tätig war, eine führende Stellung. Anschließend etablierte sich das Ingenieurkontor für Schiffbau GmbH (IfS) in Lübeck. Dr.-Ing. Hans Mohr wurde 1935 Direktor und 1937 Vorstandsmitglied bei der AG »Weser« und leitete die Entwicklung der Schiffsmaschinen für die U-Boot-Herstellung. Von 1938 bis 1942 stand er dem Verein Deutscher Schiffswerften vor. Dipl.-Ing. Fritz Neeff wurde ebenfalls 1937 in den Vorstand berufen. Er galt als ausgewiesener Experte in der U-Boot-Konstruktion.

Mit dem Bau der schnellen und technisch neuartigen Kombischiffe SCHARNHORST und GNEISENAU des NDJ für den Fracht- und Passagierver-



Abb. 11 Kombischiff SCHARNHORST auf dem Helgen der AG »Weser«, 1935. (Foto: Hans Engelmeier/Archiv DSM)

Abb. 12 Kombischiff GNEISENAU auf dem Helgen der AG »Weser«, 1935. (Foto: Hans Engelmeyer/Archiv DSM)



Abb. 13 Kombischiff GNEISENAU des NDL auf dem Helgen der AG »Weser«, 1935. (Foto: Hans Engelmeyer/Archiv DSM)

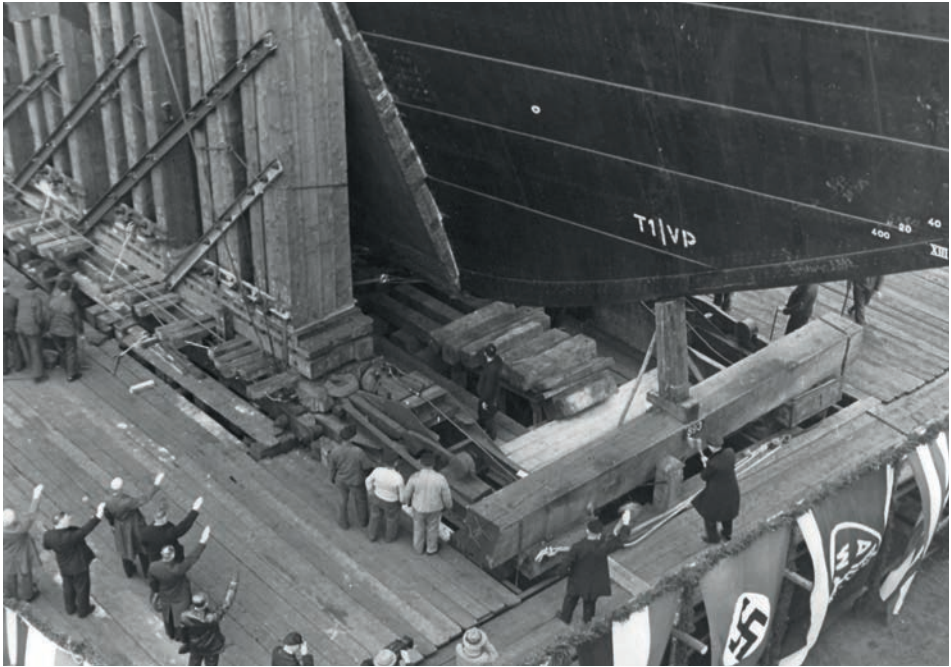


Abb. 14 Kombischiff SCHARNHORST vor dem Stapellauf bei der AG »Weser«, 1935. (Foto: Hans Engelmeier/Archiv DSM)



Abb. 15 Kombischiff SCHARNHORST, Stapellauf bei der AG »Weser«, 1935. (Foto: Hans Engelmeier/Archiv DSM)

kehr nach Ostasien bewies das Unternehmen seine Kompetenz. Die Hamburger Werft Blohm + Voss baute als dritten Typ dieser Serie die POTSDAM. SCHARNHORST und POTSDAM waren zum ersten Mal im deutschen Schiffbau mit einem turboelektrischen Antrieb ausgestattet, der einen wirtschaftlichen Verbrauch bei einer konstant hohen Geschwindigkeit von 21 Knoten erlaubte. Die GNEISENAU besaß dagegen einen Antrieb durch Getriebeturbinen. Diese vom Deutschen Reich subventionierten Doppelschrauben-Schiffe bestachen durch ihre Formgebung und ihre Ausstattung. Für die Propaganda der NS-Ideologen bedeuteten die drei Ostasienschiffe ein hervorragendes Instrument für die Darstellung der Überlegenheit der deutschen Schiffbauindustrie sowie der deutschen Schifffahrt, die nur durch die Rahmenrichtlinien des NS-Staates erreicht werden konnte.⁵³ So drückte es auch Dr. Rudolf Firle, der Vorstandsvorsitzender des NDL, anlässlich seiner Begrüßungsrede bei der Probefahrt der SCHARNHORST am 3. Mai 1935 aus:

*Alle drei Schiffe werden der Welt das Neue Deutschland der Ehre, Einigkeit, Freiheit und Arbeit zeigen. Deutschland braucht Seefahrt. Es braucht Schiffe und Männer, die als Vertreter der Nation dem deutschen Arbeiter, dem deutschen Handel die Tore der Welt öffnen und damit dem deutschen Volke den Lebens- und Arbeitsraum auf der Erde erweitern.*⁵⁴

Adolf Hitler wohnte schon dem Stapellauf der SCHARNHORST am 14. Dezember 1934 in Bremen bei und nahm am 4. und 5. Mai 1935 in Bremerhaven mit Dr. Joseph Goebbels, Rudolf Heß und anderen Nazigrößen an einer Sonderfahrt teil.⁵⁵ Die AG »Weser« lieferte nicht nur für den NDL, sondern auch für die DDG »Hansa«, die zweite große Bremer Reederei, mehrere Frachtschiffe ab, die wesentlich zu ihrer Auslastung beitrugen.

Neben dem Bau von Fracht- und Passagierschiffen und Tankern für deutsche und ausländische Rechnung erwarb sich das bremische Traditionsunternehmen mit den großen Walfangmutterschiffen TERJE VIKEN (1936) für eine schwedische Firma mit norwegischem Kapital und einer englischen Reederei und UNITAS (1937) für das deutsche Unternehmen Jürgens-Van den Bergh Margarine-Verkaufs-Union GmbH in Berlin einen guten Ruf. Für das Bestreben des nationalsozialistischen Staates nach Autarkie war die Kompetenz im Bau von Walfangmutterschiffen wichtig.⁵⁶

Trotz der unbestreitbaren Erfolge im Handelsschiffbau blieb jedoch das Geschäft für die Kriegsmarine mit Abstand die wichtigste Einnahmequelle der Werft. Als erstes Schiff lief das Artillerie-Schulboot BRUMMER 1936 vom Stapel. Bis 1939 wurden diverse U-Boote verschiedener Typen, Torpedoboote und Zerstörer abgeliefert. Der Bau des Schweren Kreuzers SEYDLITZ wurde 1942 eingestellt. Der zweite Schwere Kreuzer LÜTZOW, der noch zu großen Teilen in Bremen fertiggebaut werden konnte, wurde 1940 an die sowjetische Marine nach Leningrad überführt.

Die Beschäftigtenzahlen stiegen mit den Aufträgen von 6894 (1935) auf 12 650 Mitarbeiter im Jahre 1939. Die AG »Weser« stellte einen Musterbe-



Abb. 16 Adolf Hitler auf dem Ostasienschnelldampfer SCHARNHORST des NDL am 4. Mai 1935. (Archiv DSM)

trieb für die nationalsozialistische Wirtschafts- und Arbeitsmarktpolitik mit Festen, Veranstaltungen und KdF-Reisen dar.⁵⁷

Im Zweiten Weltkrieg war die Bremer Werft, an der seit 1941 mehrheitlich der Krupp-Konzern beteiligt war, ein zentraler Standort für die deutsche U-Boot-Produktion. Nur durch Tausende Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene konnte der Werftbetrieb trotz diverser Bombenangriffe aufrechterhalten werden.⁵⁸

Nach Kriegsende und der Demontage erlangte die AG »Weser« nach Aufhebung des Schiffbauverbots durch die Alliierten ab 1951 in den 1960er- und 1970er-Jahren im Serienbau von Großtanks eine herausragende Stellung. Als der Boom vorbei war, versuchte sich das Unternehmen mit anderen Schiffbauprodukten und auf anderen Geschäftsfeldern zu profilieren, jedoch ohne Erfolg. Als letztes Fahrzeug wurde das Containerschiff UBENA für die Hamburger Reederei Deutsche Afrika-Linien (DAL) abgeliefert. Als sich der Krupp-Konzern 1983 mit seinen Anteilen aus der AG »Weser« zurückzog, wurde die bremische Traditionswerft 1983 im Zuge der Werftenkrise in der Bundesrepublik Deutschland geschlossen.⁵⁹

Heute erinnern nur noch wenige Gebäude wie die einstige Verwaltung und das sogenannte Arbeiteramt an die ruhmreiche Vergangenheit. Die ortsprägenden großen Helgenportalkrane, Wahrzeichen für den modernen Sekti-

onsgroßschiffbau, wurden demontiert und nach China und Frankreich verkauft. Heute befindet sich auf dem ehemaligen Werftareal u.a. ein Einkaufs-, Kultur- und Veranstaltungszentrum.

3.2.2. Bremer Vulkan

Der Bremer Vulkan zählte 1935 bereits wieder 2601 Arbeitnehmer und konnte damit eine gute Beschäftigung vorweisen. 1939 war die Belegschaft auf 4224 Personen angestiegen.⁶⁰ Nach der AG »Weser« galt der Vegesacker Schiffbaubetrieb als die wichtigste Werft in Bremen. Die Nordbremer Firma baute in diesem Zeitraum nur Handelsschiffe. Es handelte sich um Motorfahrzeuge, besonders Frachter, Kühlschiffe, Passagierschiffe, Tanker und Walfangboote für deutsche Reeder und für internationale Auftraggeber aus England, Skandinavien und den USA. Der ausländische Anteil machte 1935 über 50 Prozent aus, der sich bis 1937 auf etwa 75 Prozent steigerte. Die leistungsfähige Maschinenfabrik fertigte auch für andere Unternehmen Motorenanlagen.⁶¹

Der Einstieg in die U-Boot-Produktion und damit in den Kriegsschiffbau erfolgte 1938. Die Planungen liefen offensichtlich bereits seit 1936. Dafür wurde ein eigenes Tochterunternehmen, die Vegesacker Werft GmbH, gegründet.⁶²

Im nationalsozialistischen Wirtschaftssystem und in der neuen Sozialordnung des »Dritten Reiches« wurde der demokratisch gewählte Betriebsrat ab 1934 durch den Vertrauensrat ersetzt, der in Kooperation mit der Geschäftsleitung (Betriebsführer) die Gefolgschaft der Angestellten und Arbeiter bildete. Es wurde ein Gefolgschaftshaus errichtet. Verdiente Werftarbeiter hatten Gelegenheit über die KdF-Organisation Urlaubsreisen zu machen. Auch wurde der genossenschaftliche Wohnungsbau, der Tradition beim Bremer Vulkan hatte, weiter gefördert.⁶³

Als wichtigste Unternehmerpersönlichkeit erwies sich der aus Österreich stammende Schiffbauingenieur Robert Kabelac, der vorher bei Frerichs in Einswarden (heute Stadtteil von Nordenham) und bei der AG »Weser« in Bremen tätig gewesen war und seit 1935 beim Bremer Vulkan als Maschinenbaudirektor sowie von 1939 bis 1945 als Vorstandsvorsitzender agierte. Auch nach Kriegsende leitete er bis 1960 den Vegesacker Betrieb. Seine Biografie ist typisch für zahlreiche Werftunternehmer, die auch nach dem Krieg in ihrer Vorstandsfunktion verblieben und maßgeblich am Wiederaufbau ihrer Firma im Nachkriegswestdeutschland beteiligt waren. Als weitere Vorstandsmitglieder waren für den kaufmännischen Bereich bis 1938 Heinrich Meyer und anschließend Julius H. Wimmer tätig, der bis 1962 amtierte. Für den Schiffbau trug bis 1939 Matthias Esser die Verantwortung. Ab 1943/44 nahm Dr.-Ing. Hermann Roester diese Position ein, der bereits seit 1939 für das Tochterunternehmen Vegesacker Werft GmbH gearbeitet hatte. Roester

war bis 1957 beim Bremer Vulkan als Vorstandsmitglied tätig. Der einstige Vorstandsvorsitzende und langjährige Aufsichtsratsvorsitzende Victor Nawatzki wurde nach seinem Tod 1940 durch Dr.-Ing. Wilhelm Roelen von den Thyssen-Werken, dem Mehrheitsaktionär des Bremer Vulkan, abgelöst. Dipl.-Ing. Alfred Krause, der seit 1935 hier tätig war, wechselte ab 1940 als Oberingenieur zum Leiter der Projekt- und Konstruktionsabteilung.⁶⁴

Im Zweiten Weltkrieg liefen beim Bremer Vulkan neben einigen Handelsschiffen von 1940 bis 1944 74 U-Boote des Typs VII B und C vom Stapel. Auch wurden zivile Fahrzeuge zu Hilfskriegsschiffen umgerüstet. Anschließend baute der Bremer Vulkan Sektionen vom Typ XXI im Unterauftrag der AG »Weser«. Bei einem Fliegerangriff vom 18. März 1943 gab es über 100 Tote und über 100 Verletzte. Ein Mahnmal erinnert noch heute an dieses Unglück. Weitere Bombenangriffe richteten zwar Schäden auf dem Firmengelände an, aber der Werftbetrieb ging trotzdem unvermindert bis zum Kriegsende weiter. Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter halfen durch ihren Arbeitseinsatz bei der Fertigstellung der U-Boote. 1943/44 betrug die Anzahl der Beschäftigten etwa 4000, die ab Sommer 1945 auf 5000 kletterte.⁶⁵

Der in der Nähe des Bremer Vulkan im Bau befindliche U-Boot-Bunker Valentin in Bremen-Farge sollte nach dessen Fertigstellung die U-Boot-Produktion des Typs XXI als Fließbandfertigung im modernen Taktverfahren aufnehmen. Bei diesem in Bremen mit Abstand größten Rüstungsprojekt der deutschen Kriegsmarine verloren über 1200 Zwangsarbeiter ihr Leben. Der Bunker gilt als Symbol für die nationalsozialistische Schreckensherrschaft in Bremen und ist heute eine nationale Gedenkstätte.⁶⁶

Nach dem Krieg konnte sich der Bremer Vulkan zu einem der wichtigsten deutschen Schiffbaukonzerne entwickeln. Hier wurden Fischereifahrzeuge, Frachter, Passagier- und Kreuzfahrtschiffe, Tanker, Kühlschiffe, Marinefahrzeuge und Containerschiffe gebaut. Die Bremer Werftengruppe übernahm nach der Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten auch in Mecklenburg-Vorpommern etliche Schiff- und Maschinenbauunternehmen. Der Konkurs des Bremer Vulkan von 1997 bedeutete besonders für die Unterweserregion eine wirtschaftliche Katastrophe.⁶⁷

Das große Trockenbaudock wurde zugeschüttet. Der riesige Portalbockkran wurde demontiert und nach Südkorea verkauft. Die übrigen Helgenkrane wurden verschrottet. Das überdachte Hallendock und einige Hallen werden von der Bremer Lürssen Werft für den Marineschiffbau und von einer anderen Schiffbaufirma genutzt. Der nördliche Teil des einstigen Vulkan-Geländes wird als Auto-Terminal eines Logistikunternehmens verwendet.⁶⁸

3.2.3. Atlas-Werke

Von den Atlas-Werken am linken Weserufer im Stadtteil Woltmershausen, die aus der 1902 gegründeten Norddeutschen Maschinen- und Armaturen-

fabrik 1911 entstanden waren, sind heute nur noch einige Gebäudeüberreste vorhanden. Die Firma existierte bis 1984. Das Gelände gehört zum Kellogg-Konzern, der Mitte 2018 seine Bremer Filiale ebenfalls schloss. Bis 1969 wurden an diesem Standort Spezialschiffe und Frachter gebaut, die von einer Querhelling vom Stapel liefen. Das bekannteste Fahrzeug der Atlas-Werke ist das 1937 fertiggestellte Passagierschiff OCEANA der einstigen Schreiber-Reederei, das heute noch regelmäßig Ausflugsfahrten von Bremen nach Bremerhaven auf der Unterweser unternimmt.⁶⁹

Der Schiffbaubetrieb und Maschinen- und Anlagenbauer, der seit den 1930er-Jahren zum Stinnes-Konzern gehörte, fertigte von 1935 bis 1939 in erster Linie kleine Passagierschiffe, Hafenschlepper, Schuten, Leichter, Pontons, Baggergeräte und Spezialfahrzeuge an. Es entstanden aber auch Seewasserverdampfungsanlagen, Deckhilfsmaschinen, Schiffspumpen und Ortungsgeräte. Die Belegschaft bestand 1935 aus 1548 Mitarbeitern, die dann bis 1939 bis zu 2500 Arbeiter und Angestellte umfasste. Zum Vorstand gehörten u.a. Rudolf Blaum sowie Dr. Willy Kunze (seit 1940), die Parteimitglieder und Wehrwirtschaftsführer waren.

Durch den hohen Grad der Spezialisierung in der Schiff- und Maschinenbaufertigung spielten die Atlas-Werke in der Rüstungsproduktion des »Dritten Reiches« eine bedeutende Rolle. Handels- und Fischereifahrzeuge wurden zu Vorpostenbooten umgebaut. Minensucher wurden ebenfalls angefertigt. Die Herstellung von Hochfrequenzloten und Horchgeräten bildete ein wichtiges Arbeitsfeld. Im Krieg waren hier etwa 2000 bis 3000 Beschäftigte tätig, darunter weibliche Arbeitskräfte und zahlreiche Zwangsarbeiter, die aus Frankreich, Holland und Russland stammten. 1942 waren 441 Ausländer in dem Unternehmen registriert. Bei Kriegsende waren große Teile der Werksanlagen zerstört.⁷⁰

3.2.4. *Fr. Lürssen Werft*

Die in Bremen-Vegesack beheimatete Lürssen-Gruppe mit ihren Anlagen im niedersächsischen Lemwerder und in Berne (Rolandwerft) auf der linken Weserseite, auf dem einstigen Vulkan-Areal in Bremen-Vegesack, in Schacht-Audorf am Nord-Ostsee-Kanal (Kröger), in Wilhelmshaven (Neue Jadewerft), in Mecklenburg-Vorpommern (Peene-Werft) und in Hamburg (Norderwerft und Blohm + Voss) gilt heute als einer der wichtigsten Schiffbaukonzerne in Deutschland (u.a. Bau von Schnell- und Minenjagdbooten, Korvetten, Fregatten, Megayachten, Behördenfahrzeugen sowie Reparaturaufträge). Bei einem Großbrand Mitte September 2018 wurde eine fast fertige Luxusyacht im Schwimmdock auf dem ehemaligen Vulkan-Gelände zerstört und musste als Totalverlust abgeschrieben werden. Das Dock befindet sich nach der Reparatur wieder in Vegesack.

Die heutige Fr. Lürssen Werft entstammt aus einem 1875 gegründeten

Bootsbaubetrieb in Aumund bei Vegesack. Daraus entwickelte sich der Betrieb, der seit 1924 in Vegesack auf dem Areal der ehemaligen Lange-Werft zwischen der Lesummündung und dem Hafenbecken ansässig ist. Das Konstruktionsbüro und die Verwaltung des Schiffbauunternehmens befinden sich immer noch an diesem Traditionsstandort.

Die Erweiterung der Werfteinrichtungen mit Fertigungs- und Ausrüstungswerkstätten, Magazingebäuden, Slipanlagen sowie einem Eisenbahnanschluss erfolgte von 1936 bis 1939 nach Lemwerder, um die zahlreichen Aufträge, besonders für die Kriegsmarine, bearbeiten zu können. Der moderne Betrieb in Lemwerder ließ den Bau und die Reparatur von Motoryachten, Booten und Spezialfahrzeugen für Behörden und für die Kriegsmarine von 40 m Länge und 250 Tonnen zu. 1939 waren bei Lürssen schon 600 Mann beschäftigt. Im Krieg stieg dann die Beschäftigung auf 1000 Mitarbeiter an, darunter diverse Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene. Als technischer Geschäftsführer fungierte der bekannte Bootskonstrukteur Alfred Bunje, während Hans Dunkmann diese Funktion im kaufmännischen Bereich ausübte. Nach dem Tod von Otto Lürßen im Jahre 1932, der sich mit motorgetriebenen Wasserfahrzeugen einen Namen gemacht hatte, stand seine Frau Frieda Lürßen bis 1943 dem Betrieb vor. Ab 1943 führte Gert Lürßen das Unternehmen, der bereits seit 1938 als Prokurist in der elterlichen Firma tätig war. 1943 erlitt die Werft in Lemwerder erhebliche Zerstörungen durch Fliegerangriffe.

Lürssen galt durch die Erfahrung im Bootsbau als die Spezialwerft für Räum- und Schnellboote, die sich durch eine kombinierte Holz-, Stahl- und Leichtmetallbauweise auszeichneten. Es wurden hier im Krieg allein etwa 170 Schnellboote gebaut. In dieser Zeit entstanden aber auch Rettungsboote und andere zivile Fahrzeuge.⁷¹

3.2.5. *Burmester*

Das 1920 von Ernst Burmester gegründete Boots- und Yachtbauunternehmen in Bremen-Burg mit dem Standort oberhalb der Straßen- und Eisenbahnbrücken über die Lesum wurde 1979 von der Fr. Lürssen Werft übernommen, die damit auch von der bedeutenden Yachtbautradition dieses Spezialbetriebes profitieren konnte. Burmester steht stellvertretend für viele Bootswerften in der Bremer Region.

Die Yacht- und Bootswerft Burmester hatte sich seit 1927 auf unsinkbare Rettungsboote für die großen Passagier- und Frachtschiffe spezialisiert. Bis 1939 wurden etwa 250 Boote gebaut. Außerdem war sie führend in der Fertigung großer und schneller Rennyachten für nationale und internationale Auftraggeber. 1935 wurden 100 Mitarbeiter beschäftigt, deren Zahl sich bis 1939 auf 300 erhöhte. Im Krieg arbeiteten in Bremen-Burg etwa 500 Arbeiter, darunter viele ausländische Fremdarbeiter. Auch die Kriegsmarine ließ bei Burmester im Zuge der Segelwettbewerbe in Kiel anlässlich der Som-

merolympiade 1936 in Berlin Seefahrtkreuzer und Hochsee-yachten herstellen. Die nationalsozialistischen Machthaber förderten den Segelsport. Ernst Burmester war als begeisterter Skipper bei den großen nationalen und internationalen Segelregatten auf den in seiner Firma entstandenen Yachten im Einsatz. Die renommierten Yachtkonstrukteure Jonny Albrecht und Henry Gruber lieferten für Burmester die Entwürfe.

Ernst Burmester galt als schwieriger Arbeitgeber, der sich in seiner Eigenschaft als Betriebsführer und wegen seiner herausragenden Stellung über die nationalsozialistischen Arbeitsverordnungen hinwegsetzen konnte. Die Kapazitäten der Boots- und Yachtwerften an der Weser waren ausgelastet. Burmester versuchte diese Auftragsflut durch Überstunden abzuarbeiten.

Seit 1937 wurde die Burmester-Werft als Rüstungsbetrieb eingestuft. Mit Kriegsbeginn wurde nur noch für die Kriegsmarine in Serie produziert, vor allem Minenräumboote, Pionier-Sturmboote und Kriegsfischkutter. Seit 1941 errichtete Burmester in Swinemünde-Ost einen Zweigbetrieb für die Herstellung von Räumbooten und 1942 eine weitere Produktionsstätte in Swinemünde-Ost ausschließlich für Kriegsfischkutter. Burmester nahm im Krieg eine wichtige Funktion in der Rüstungswirtschaft des »Dritten Reiches« ein. Auf dieser wichtigsten Werft für Kriegsfischkutter wurden im Fließband- und Taktverfahren und auf der Basis der Maierform in Kompositbauweise mit einem Dieselmotor etwa 400 Fahrzeuge hergestellt, die nur durch die Unterstützung von ca. 2000 ausländischen Zwangsarbeitern in dieser kurzen Zeitspanne gebaut werden konnten.⁷²

3.2.6. Rolandwerft

Die am Hemelinger Hafen gelegene Rolandwerft wurde 1913 von dem Schiffbauingenieur Karl Vertens mit Unterstützung des Bremer Kaufmanns A. Riechmann als Motorboot- und Segelyachtunternehmen gegründet. 1926 wurde der Betrieb von dem in Bremen beheimateten Yachtkonstrukteur Erich Schierenbeck übernommen, der das Bauprogramm beibehielt, aber neben dem traditionellen Holz auch Stahl und Aluminium als Baumaterialien für seine Fahrzeuge verwendete. Ferner machte er Versuche mit der modernen Schweißtechnik. Ab 1936 baute das Unternehmen kleinere Fahrzeuge für die Kriegsmarine. 1939 erhielt der Betrieb drei Aufträge für Küstenmotorschiffe. Die letzten beiden Schiffe wurden erst 1948 abgeliefert. Die Beschäftigung lag 1939 bei etwa 80 Personen. Im Zweiten Weltkrieg baute die Rolandwerft überwiegend Räum- und Minenboote sowie Torpedofangboote für die Kriegsmarine, aber auch Flugbetriebsboote für die Luftwaffe. 1942 waren 188 Personen beschäftigt, davon 26 ausländische Zwangsarbeiter. Die Zahl der Zwangsarbeiter aus Holland sowie aus Russland, Polen und der Ukraine (darunter auch Frauen) stieg 1944/45 auf 185 Personen an, die zum Teil auf dem Werftgelände und auf einem Wohnschiff im Hemelinger Hafen

untergebracht waren. Die Betriebsanlagen erlitten 1941 durch Spreng- und Brandbomben Schäden. In den letzten Kriegstagen wurden die Schiffbaueinrichtungen erneut zerstört.

Auf dem historischen Gelände in Hemelingen wurden nach dem Krieg Binnenfahrzeuge und Küstenmotorschiffe angefertigt. Mit der Übernahme durch den Unternehmer Detlef Hegemann 1972 wurde die Produktion ab 1978 nach Berne-Ganspe auf die oldenburgische Unterweserseite verlagert, wo überwiegend kleinere Containerschiffe und Spezialfahrzeuge entstanden. Der Hemelinger Standort wurde 1996 aufgegeben. Im Zuge der Banken- und Finanzkrise 2008 musste sich Hegemann von seinen Schiffbauunternehmen trennen, u. a. auch von der Rolandwerft. 2010 wurde sie an die Fr. Lürssen Werft verkauft.⁷³

3.3. Marinewerft/Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven

Das jetzige Marinearsenal Wilhelmshaven ist eine Dienststelle im Geschäftsbereich des Bundesamtes für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr. Es ist für die Planung sowie die Instandsetzung der Schiffe der Deutschen Marine und ihrer Waffen- und Elektroniksysteme zuständig. Das zentrale Marinearsenal für die Flotte befindet sich auf dem Gelände der historischen Marinewerft mit dem Bauhafen am Rande des Stadtzentrums



Abb. 17 ADMIRAL GRAF SPEE nach dem Stapellauf bei der Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven, 1934. (Archiv DSM)

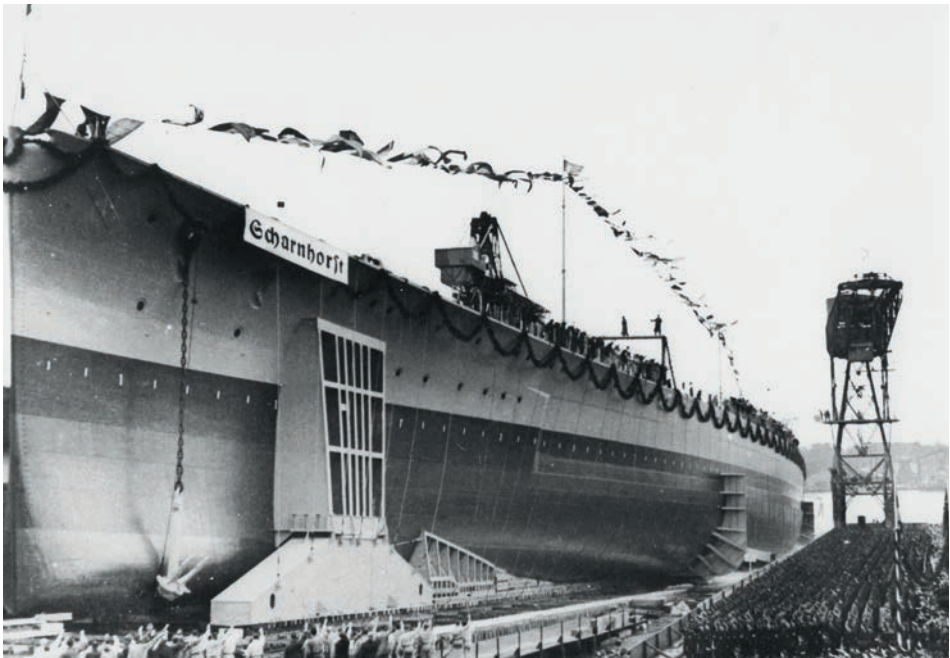


Abb. 18 Schlachtschiff SCHARNHORST vor dem Stapellauf, Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven, 1936. (Archiv DSM)

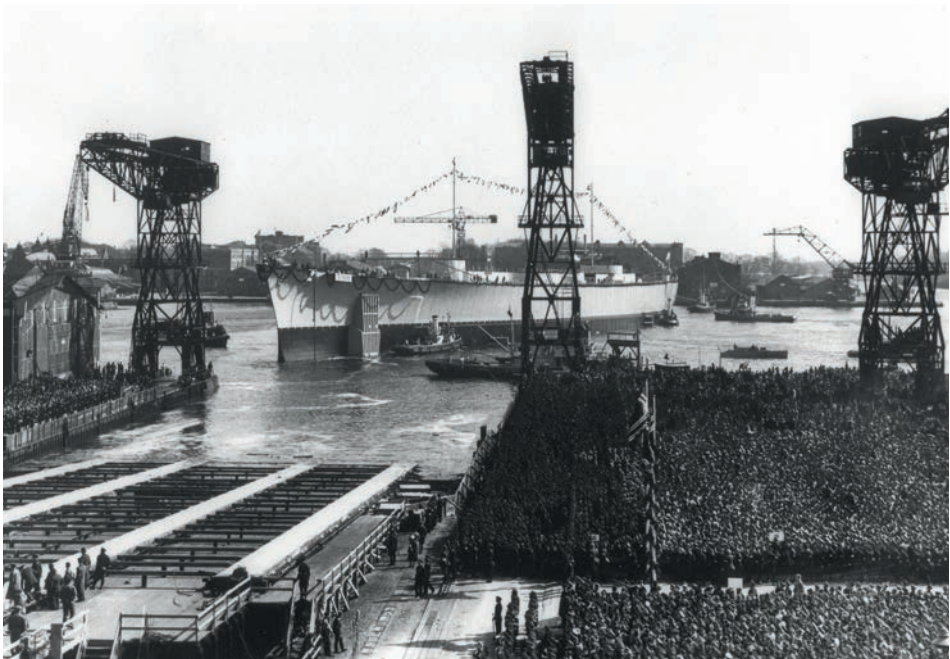


Abb. 19 Schlachtschiff TIRPITZ nach dem Stapellauf, Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven, 1939. (Archiv DSM)

der heutigen Jadestadt. Das 1876 erbaute Werfteingangsportale aus dunkelrotem Backstein mit dem Postkasten der Kaiserlichen Werft ist ein Teil des Marinearsenals. Durch die Wiederaufrüstung der Kriegsmarine im »Dritten Reich«, bedingt auch durch das Flottenabkommen mit England vom 18. Juni 1935, erlangte die Marinewerft Wilhelmshaven, die seit dem 1. Dezember 1938 offiziell Kriegsmarinewerft hieß, wieder eine herausgehobene Position bei der Herstellung und der Reparatur von Schiffen der Kriegsmarine in der Zeit von 1935 bis 1945. Die Oberwerft- und Arsenaldirektoren waren in der Regel leitende Generalstabsoffiziere im Admiralsrang.

Hier wurden zwei Flottenbegleitschiffe (1934–1937/38), das Panzerschiff *ADMIRAL GRAF SPEE* (Stapellauf 1934, Indienststellung 1936) sowie das Schlachtschiff *SCHARNHORST* (Stapellauf 1936, Indienststellung 1939) gebaut. Auch die größte Einheit der Kriegsmarine, das Schlachtschiff *TIRPITZ* (Stapellauf 1939, Indienststellung 1941) wurde auf der Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven hergestellt. Beim Bau dieser Hightechschiffe wurden trotz der bestehenden Materialmängel die besten Schiffbaumaterialien, die modernsten Waffensysteme und leistungsfähige Dampfhochniederdruckanlagen verwendet. Die Beschäftigung lag in der Zeit von 1937 bis 1939 bei etwa 7000 Arbeitern und Angestellten, die sich bis auf ca. 13 500 Personen erhöhte und ständig starken Schwankungen unterlegen war. Es herrschte trotz der vorhandenen Ingenieurkapazitäten immer ein Defizit an qualifizierten Mitarbeitern. Im Zweiten Weltkrieg wurden außerdem U-Boote vom Typ VII C gebaut. 1942 waren hier etwa 25 000 Arbeiter, Angestellte und Techniker beschäftigt. Im März 1945 wurden 13 416 Arbeiter und 3639 Angestellte gezählt. Über 1000 Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter mussten unter unwürdigen Verhältnissen auf der Werft Schwerstarbeit leisten. Wegen der Bedeutung Wilhelmshavens als Rüstungsstandort und Marinestützpunkt gab es ständig Fliegerangriffe.

Zusätzlich zu den bestehenden Anlagen wurden die U-Boot und Torpedo (Uto)-Werft/Westwerft reaktiviert und ab 1936 eine neue, gigantische Werftanlage, die Nordwerft, in Angriff genommen. Von der Nordwerft und ihren monumentalen Hallen wurde bis Kriegsende nur der Schnürboden fertig. Das neue Baudock VII wurde für die U-Boot-Montage eingerichtet. Ferner wurde eine riesige Doppelschleusenanlage, die IV. Einfahrt, geplant. Die Ostkammer konnte 1942 eröffnet werden. Sowohl die Nordwerft als auch die IV. Einfahrt waren bei Kriegsende nicht fertig. Diese gigantischen Baumaßnahmen konnten nur mit zusätzlichen Arbeitskräften, darunter auch viele Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter, bewältigt werden.⁷⁴

Ein technischer Zeuge der einstigen Wilhelmshavener Kriegsmarinewerft, der Schwimmkran *LANGER HEINRICH* von 1915 mit einer Tragkraft von 250 Tonnen, der nach dem Krieg bis 1985 in Bremerhaven beheimatet war, hat sich bis heute in Genua erhalten.⁷⁵

3.4. Emsgebiet

3.4.1. Nordseewerke Emden⁷⁶

Die Nordseewerke in Emden gehörten seit 1934 als Betriebsgesellschaft zu den Vereinigten Stahlwerken in Essen. Als Geschäftsführer fungierte Diplomingenieur Erich Merkle. Er hatte nach einem Studium an der Technischen Hochschule Berlin-Charlottenburg und Praktika bei Stettiner und Hamburger Werften am 1. Januar 1913 eine Tätigkeit auf der Emdener Werft als Konstrukteur aufgenommen, übernahm in den 1920er-Jahren die technische Leitung und stand von 1934 bis zum 30. September 1950 an der Spitze der Nordseewerke. Der zweite Geschäftsführer, Kaufmann Felix Scheder-Bieschin, der seit 1934 dem Vorstand angehörte, wurde am 1. Juli 1937 durch Diplomingenieur Bruno Moeller ersetzt, der am 24. September 1940 zum Wehrwirtschaftsführer ernannt wurde und am 8. April 1946 aus dem Vorstand ausschied. Nachdem der Prokurist Kaufmann Franz Borgmann verstorben war, trat Diplomkaufmann Franz Pabelick am 9. März 1940 in die Geschäftsführung der Nordseewerke ein. Er leitete mit Erich Merkle nach dem Krieg den Wiederaufbau der Nordseewerke ein und bestimmte bis zu seinem Ausscheiden am 15. Juni 1955 maßgeblich die erfolgreiche Geschäftspolitik des Emdener Unternehmens.⁷⁷

Der Beginn der Nordseewerke als selbständige Betriebsgesellschaft der Vereinigten Stahlwerke mit nur 146 Mitarbeitern gestaltete sich sehr schwierig: *Die derzeitige Lage im Schiffbau und die Aussicht auf den Erhalt weiterer Aufträge wird es uns aller Voraussicht nach nicht ermöglichen, unser Werk auf der Grundlage des Schiffbaues allein auf die Dauer lebensfähig zu halten. [...] Wir bitten Sie, die zuständigen Stellen, namentlich das Reichswirtschaftsministerium, auf unsere Lage eindringlichst aufmerksam zu machen und uns Ihre Unterstützung zu gewähren.*⁷⁸

Aufgrund des Gesetzes zur Ordnung der nationalen Arbeit trat am 1. Oktober 1934 die neue Betriebsordnung für die Gefolgschaft (Arbeitnehmer) und die Betriebsführer (Arbeitgeber) im Sinne des Führerprinzips sowie der nationalsozialistischen Gleichschaltungsgesetzgebung in Kraft.⁷⁹

Der erste Auftrag der Nordseewerke nach drei Jahren Pause war im Jahre 1934 die Ablieferung eines Pontons (Bau-Nr. 174) für einen Schwimmkran der Deutschen Maschinenbau-Aktiengesellschaft (DEMAG) aus Duisburg, die zu den Stammkunden der Werft gehörte. Der erste Schiffsnebauauftrag war der Motorfrachter ADRIAN (Bau-Nr. 175) für die Hamburger Reederei Ernst Komrowski, der 1935 fertiggestellt werden konnte. Mitte der 1930er-Jahre konnten durch die ansteigende Schiffbaukonjunktur wieder zahlreiche Handelsschiffs-Neubaukontrakte abgeschlossen werden. Für die Erzfahrt bestellte die Seereederei Frigga aus Hamburg, an der die Vereinigten Stahlwerke eine Minderheitsbeteiligung besaßen, die Frachter Wi-

DAR (Bau-Nr. 176), BRAGE (Bau-Nr. 186) und VALE (Bau-Nr. 192). Die VALE war übrigens das letzte Handelsschiff, das die Nordseewerke 1940, schon im zweiten Kriegsjahr, ablieferten. Neben mehreren Pontons für Schwimmkrane entstanden von 1936 bis 1939 noch zwei Erzfrachter für die Flensburger Reederei Bernhard Howaldt und zahlreiche Neubauten für verschiedene Bremer Reedereien. Der Frachter ATLAS (Bau-Nr. 193) für die Atlas-Levante-Linie in Bremen lief zwar noch 1941 vom Stapel, wurde aber wegen des Krieges nicht mehr fertiggestellt. Drei weitere Aufträge (Bau-Nrn. 194–196) für deutsche Reedereien wurden annulliert.⁸⁰

Die Belegschaft stieg kontinuierlich von 553 Mitarbeitern im Jahre 1935 auf 704 Personen im Jahre 1936 an und betrug 1937 schon 950 Mitarbeiter. Ein Jahr später kletterte die Beschäftigtenzahl auf 999 Personen. Im Sommer 1939 waren hier insgesamt 1174 Mitarbeiter beschäftigt, von denen 1040 Arbeiter (darunter zehn Frauen) und 134 Angestellte (darunter zwölf Frauen) waren. Ein Jahr später wuchs die Beschäftigtenzahl auf 1299 Arbeiter und Angestellte an.⁸¹

In den 1930er-Jahren wurden bei den Nordseewerken zum ersten Mal Versuche mit dem elektrischen Schweißverfahren gemacht.⁸² Der Norderneyer Künstler Poppe Folkerts schuf 1937 im Gefolgschaftsraum vier monumentale Wandgemälde mit den Themen Frachtdampfer in der Emsmündung, Tjalk auf dem Wattenmeer, Fischerboot vor Ditzum und Emdener Logger, die zwar den Krieg heil überstanden, aber um 1950 bei Abbrucharbeiten leider vernichtet wurden.⁸³

Durch den Zweiten Weltkrieg wurde auch bei den Nordseewerken der Handelsschiffbau eingestellt; die Einrichtungen wurden für die Kriegsproduktion umgerüstet.⁸⁴ Auf Initiative der Kriegsmarine wurden die Anlagen der Nordseewerke im Rahmen der dritten Werfterweiterung in den Jahren von 1939 bis 1942 für die Produktion von U-Booten des Typs VII C ausgebaut. Die Schiffbauhalle und die 1913 errichtete Maschinenbauhalle wurden verlängert und mit Sozialräumen und Luftschutzeinrichtungen versehen. Auch wurde eine Karbidanlage mit einem Luftschutzkeller gebaut. Außerdem entstand 1940 eine neue Montagehalle.⁸⁵

Neben einer 550 m langen Kaianlage mit zwei Kranen von 30 und 16 Tonnen Tragkraft wurden ein Gefolgschaftshaus, Holzlagerschuppen, die Erweiterung der E-Zentrale und des Betriebsbüros sowie der alten Hauptverwaltung, ein Marinewaschhaus, Eisenlagerschuppen, eine Elektrowerkstatt, zwei Magazinschuppen, mehrere Baracken, eine Schiffskammer, ein Teilmagazin und ein massives Pfortnergebäude, eine Acetyleneinrichtung sowie eine Fernheizzentrale errichtet. Für eine neue Tischlerei wurden nur noch die Rammarbeiten ausgeführt. Ferner entstand ein großes Barackenwohnlager für 1500 deutsche Arbeiter und ausländische Zwangsarbeiter, die hier wie in allen deutschen Industriebetrieben in großer Anzahl in der Rüstungsproduktion tätig waren. Neben den bestehenden Luftschutzeinrichtungen bei

den Nordseewerken wurde 1943 auf dem Werftgelände ein Luftschutzbunker gebaut. Die Belegschaft betrug insgesamt etwa 2500 Personen.⁸⁶

Bis 1944 wurden bei dem Emdener Unternehmen 30 U-Boote des Typs VII C (U 331–350 und U 1101–1110, Bau-Nrn. 203–232) fertiggestellt. Weitere Aufträge für U-Boote (U 1111–1114, Bau-Nrn. 233–236) wurden von der Kriegsmarine annulliert. Stattdessen sollten die Nordseewerke zusammen mit den Stettiner Oderwerken und der Flender-Werft in Lübeck Sperrbrecher (KSB 1–17, Bau-Nrn. 252–253, 237–248 und 249–251) bauen, wovon drei Fahrzeuge (KSB 13–15, Bau-Nrn. 237–239) als Unteraufträge bei der Elsfl ether Werft bis Kriegsende im Bau waren. Der Sperrbrecher KSB 13 wurde noch nach Emden überführt und befand sich dort 1945 in der Ausrüstung. Ferner lagen die Sperrbrecher KSB 3, 4 und 19 unfertig auf dem Helgen.⁸⁷

Von 1940 bis Kriegsende gab es auf Emden 80 Luftangriffe durch die alliierten Bomberverbände, bei denen trotz der vielen vorhandenen Luftschutzeinrichtungen und Bunker, die in erster Linie durch die Arbeit der Zwangsarbeiter entstanden waren, 356 Menschen ihr Leben ließen und 724 Personen Verletzungen erlitten. Der schwerste und verhängnisvollste Fliegerangriff ereignete sich am 6. September 1944, als das historische Stadtbild Emdens unwiderruflich zerstört wurde. Die ständigen Luftangriffe machten ein regelmäßiges Arbeiten bei den Nordseewerken in den letzten Kriegsjahren unmöglich. 1942 kamen bei einem Bombenvolltreffer im damaligen Sanitätsbunker 19 Menschen ums Leben.⁸⁸

Da die Nordseewerke durch den Bau der U-Boote für die Kriegsmarine als der wichtigste Rüstungsbetrieb in Ostfriesland galten, waren hier auch viele Kriegsgefangene und ausländische Zwangsarbeiter tätig, die die zum Kriegsdienst eingezogenen Werftarbeiter ersetzen mussten. Im Lager Königspolder der Nordseewerke lebten in Baracken über 600 Zwangsarbeiter, in erster Linie Franzosen, aber auch Niederländer, Russen und Polen. Im Barackenlager der Nordseewerke sollen sich während des Zweiten Weltkrieges 1298 Zwangsarbeiter aufgehalten haben. Im März/April 1945 waren auf der Werft ungefähr 635 Franzosen, Niederländer, Ostarbeiter und Ostarbeiterinnen, französische Kriegsgefangene sowie Arbeiter unbekannter Nationalität namentlich registriert.⁸⁹

Als nach der bedingungslosen Kapitulation des nationalsozialistischen Deutschland kanadische und britische Truppen Emden Anfang Mai 1945 besetzten, waren nicht nur der historische Stadtkern völlig und über 70 Prozent der Wohnungen zerstört, sondern auch die Werftanlagen hatten schwere Schäden erlitten.

Obwohl die hölzernen Schuppen mit den Ausrüstungsgegenständen, Baracken, viele Hallen mit den Maschineneinrichtungen, Schwimmdocks, Krane, Hellinge, die elektrische Zentrale und die Trafostation erhebliche Bombentreffer erhalten hatten und zum Teil vernichtet worden waren, ging die

Produktion in eingeschränktem Maße bis Kriegsende unvermindert weiter. Die Schiffbaumaterialien wurden zum Teil an verschiedenen Stellen in den angrenzenden Ortschaften Emdens gelagert. Anfang 1945 waren auf dem Werftgelände noch über 2000 Personen beschäftigt, darunter 249 weibliche Mitarbeiter.⁹⁰ Nachdem die Nordseewerke durch das britische Militär besetzt worden waren, konnten die Zwangsarbeiter und Dienstverpflichteten befreit werden, die verbliebene Belegschaft wurde entlassen.

Nach dem Ende des Krieges und der Aufhebung des alliierten Schiffbauverbots wurde die Werft in den 1950er- und 1960er-Jahren zu einem der führenden Schiffbaugroßbetriebe in der Bundesrepublik Deutschland ausgebaut. Die Seeschiffbaufirma profitierte von dem rasanten Wachstum der hiesigen Reedereien und des Emdener Hafens im Erz- und Kohleumschlag. Über viele Jahrzehnte bis zur Ansiedlung des VW-Werkes in Emden waren die Nordseewerke der größte Industriebetrieb im strukturschwachen Ostfriesland. Nach dem Abflauen des Wirtschaftswunders und der Schiffbaukonjunktur sowie mit der aufkommenden Konkurrenz der Seeschiffswerften in Fernost mussten sich die Nordseewerke in den 1970er- und 1980er-Jahren mit Rationalisierungs- und Modernisierungsmaßnahmen sowie einem erheblichen Abbau der Belegschaft an die veränderte Marktsituation im internationalen Schiffbaugeschäft anpassen. Die Krisenjahre 1969–1971 und 1984/85 konnte die Emdener Werft überstehen.

Durch ihre vielseitige, anerkannte Produktpalette (Marineschiffbau, Meerestechnik, Eisbrecher, Bagger, Gastanker, Containerschiffe, Spezialfahrzeuge und Schiffsreparatur) auf der Basis einer innovativen Technik konnten die Nordseewerke mit den Helgenplätzen Nr. 1/2, dem Trockendock Nr. 1, den beiden Schwimmdocks Nr. 3 und 4, den modern eingerichteten Hallen, Werkstätten und Krananlagen bis Anfang des 21. Jahrhunderts auf dem Weltschiffbaumarkt konkurrenzfähig bleiben. Die Spezialisierung, die Rationalisierung und die Steigerung der Produktivität mit einer motivierten und gut ausgebildeten Belegschaft ließen die Perspektiven für die Nordseewerke trotz der schwierigen Schiffbaukonjunktur hoffnungsvoll erscheinen. Seit dem 1. Oktober 2002 führte die Werft wieder ihre traditionelle Firmenbezeichnung Nordseewerke. Sie gehörte bis zum Verkauf 2010 zur ThyssenKrupp Werften GmbH und zur Unternehmensgruppe ThyssenKrupp Technologies. Mit der Übernahme durch die SIAG Schaaf GmbH, ein Stahlbauunternehmen der Offshore-Industrie, hörte das traditionsreiche Unternehmen als Schiffsneubauwerft mit dem Verlust von Hunderten qualifizierter Arbeitsplätze auf zu existieren. Der letzte Stapellauf des Containerschiffes FRISA COTTBUS fand am 11. Dezember 2009 statt. Der Dock- und Reparaturbetrieb wird bis heute als Emdener Werft und Dock GmbH (EWD) weitergeführt. Die U-Boot-Fertigung wurde zur Kieler Werft ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS) und der Überwasser-Marineschiffbau nach Hamburg zur damaligen ThyssenKrupp-Werft Blohm + Voss verlagert. Eine Niederlassung des Mari-

neschiffbaus befindet sich allerdings noch am Emdener Standort, die vorläufig bis zum 31. Dezember 2020 bestehen bleiben soll. Nach der Insolvenz der Offshore-Zulieferfirma der SIAG-Gruppe 2015 wurde der Emdener Betrieb an einen Hamburger Investor verkauft. Als Nordseewerke Emden Shipyard (NES) versuchte das einstige Traditionsunternehmen wieder im Schiffbau Fuß zu fassen, jedoch ohne Erfolg. Auch die Nachfolgefirma Fossen Nordseewerke musste im Januar 2019 wieder Insolvenz anmelden.⁹¹

3.4.2. *Schulte & Bruns, Emden*

Das Emdener Schifffahrtsunternehmen Schulte & Bruns gründete am 19. November 1917 für ihre Binnenschiffsflotte eine Werft, die in erster Linie als Reparatur- und Dockbetrieb diente. Am 1. Hafenbecken am Binnenhafen konnte man ein Grundstück erwerben und ein weiteres Gelände anmieten. Als erste Investition wurde 1918 ein Schwimmdock angeschafft. 1920 übernahm Schulte & Bruns das benachbarte Areal der Werft von Jacob Janssen mit einer Slipanlage und Gebäuden. Es wurden ein Helgen mit 23 m Breite und eine Schiffbauhalle errichtet. Neben der Reparatur wurden jetzt auch Kähne, Binnenschiffe und Logger gebaut. In den 1930er-Jahren erweiterte sich der Werftbetrieb. Durch staatliche Zuschüsse in der Weimarer Republik wurden Heringslogger für die Emdener und Leeraner Loggerfirmen gebaut. Eine besondere Spezialität erlangte die Werft mit der Fertigung von Küstenmotorschiffen. Bis zum Zweiten Weltkrieg wurden zwölf Fahrzeuge dieses Typs abgeliefert. 1937 zählte das Schiffbauunternehmen 400 Beschäftigte. Die Konstrukteure Fritz Stern und Helmut Karnatz spielten eine wichtige Rolle. Auch wurden Fischereifahrzeuge und drei Frachter (SÜD, OST und WEST) für die eigene Reederei gebaut. Das Werftgelände wurde 1942 zerstört, aber wiederaufgebaut. Bei dem großen Bombenangriff in der Nacht vom 6. auf den 7. September 1944 wurden das historische Stadtbild von Emden unwiderruflich sowie die Werftanlagen erneut zerstört.

Nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelte sich die Werft zu einem anerkannten Schiffbaubetrieb für mittlere Seeschiffe. Ein Konkurs der Muttergesellschaft, der renommierten Emdener Reederei Schulte & Bruns, 1978 bedeutete auch für das Schiffbauunternehmen das Aus. Ende 1978 schloss die Werft für immer ihre Tore. Das Gelände mit den Anlagen und Hallen wurde 1979 von der benachbarten Cassens-Werft und von der Emdener Verkehrsgesellschaft erworben. Der größte Neubau war der Tanker MOBIL JADE mit 6372 BRT, der 1975 von der Querhelling vom Stapel lief.⁹²

3.4.3. *Jos. L. Meyer, Papenburg*

Die heute vor allem durch die Fertigstellung ihrer riesigen Luxus-Kreuzfahrtschiffe renommierte Meyer Werft in Papenburg mit Standorten in



Abb. 20 Lotsendampfer auf dem Helgen der Meyer Werft in Papenburg, 1936. (Archiv DSM)

Warnemünde und im finnischen Turku wurde 1872 in Papenburg als Eisenschiffswerft mit einer Maschinenfabrik, Kesselschmiede und Eisengießerei gegründet. Sie wird bis heute als Familienunternehmen geführt. Der jetzige Geschäftsführer ist Dipl.-Ing. Bernard Meyer, der inzwischen von seinem Sohn Timm Meyer unterstützt wird. Die Anfänge als hölzerne Segelschiffswerft reichen bis 1795 zurück.

In den 1930er-Jahren baute die Firma an ihrem damaligen Standort am Turmkanal hinter der Eisenbahndrehbrücke in erster Linie Dienstfahrzeuge für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie Schlepper, Logger, Passagierfahrzeuge für den Seebäderdienst und Küstenmotorschiffe. Unter der Ägide von Franz-Joseph Meyer wurde die Werft modernisiert. Unterstützung fand er bei seinem Sohn Dipl.-Ing. Joseph-Franz Meyer, der nach einer Ausbildung an der Technischen Hochschule Berlin-Charlottenburg und einer Tätigkeit bei der Marinewerft in Wilhelmshaven 1936 in das väterliche Unternehmen eintrat. 1941 wurde er Geschäftsführer. Joseph-Franz Meyer war nach dem Krieg für den raschen Wiederaufstieg des Familienbetriebes mit der Erweiterung der Werftanlagen für größere Schiffstypen verantwortlich. Zusammen mit seinem Sohn Bernard Meyer leitete er die Umsiedlung in den 1970er-Jahren an den jetzigen Standort an der Ems ein, die die Voraussetzung für den Bau größerer Passagierschiffe bot.

Finanzielle Auseinandersetzungen in der Familie 1936/37 verhinderten den weiteren Ausbau der Werfteinrichtungen. Die Beschäftigung dürfte bei mehreren Hundert Mitarbeitern gelegen haben. Über besondere Aktivitäten in der nationalsozialistischen Zeit gibt es keine Informationen. Vor dem Krieg wurden auch vier Heckraddampfer für den Niger in Afrika gebaut. Bereits vor dem Ersten Weltkrieg hatte die Meyer Werft diese Fahrzeuge hergestellt, die nach der Fertigstellung in Papenburg auseinandergelassen und dann nach Afrika verschifft wurden, wo sie an Ort und Stelle erneut montiert wurden. Das bekannteste Schiff ist der 1913 entstandene Passagier- und Frachtdampfer GRAF GOETZEN, der heute noch als LIEMBA auf dem Tanganjikasee im Einsatz ist und durch den 1951 entstandenen Hollywood-Film AFRICAN QUEEN zur Legende wurde. Das Feuerschiff ELBE 1 (BÜRGERMEISTER O'SWALD) wurde im Krieg fertiggebaut und konnte erst 1948 an die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung abgeliefert werden. Im Zweiten Weltkrieg baute die Meyer Werft sechs U-Boot-Jäger für die Kriegsmarine. 1942 waren hier 330 Arbeiter, davon 59 ausländische Beschäftigte, tätig. In den letzten Kriegstagen wurden die Papenburger Werfteinrichtungen erheblich zerstört.⁹³

3.5. Unterelbegebiet

3.5.1. Mützelfeldtwerft, Cuxhaven

Die 1904 von Franz Mützelfeldt in Cuxhaven gegründete Mützelfeldtwerft hatte ihren Sitz am Schleusenpriel und diente in erster Linie als Reparaturbetrieb. Seit 1985 ist sie im Amerikahafen als Reparatur- und Neubaunternehmen mit einem Schwimmdock, Liegeplätzen sowie mit modernen Werkstätten und Krananlagen ansässig und gehört nach mehreren Eigentümerwechseln seit 2013 zur Werftengruppe von Heinrich Rönner in Bremerhaven. Der letzte Familieninhaber Pieter Mützelfeldt schied 1999 aus. Ab 2017 ist die Mützelfeldtwerft in die Bremerhavener Dockgesellschaft (BREDO, ab 2018 BREDO Dry Docks) eingegliedert worden.

In den 1930er-Jahren erfolgte der Ausbau der Betriebsanlagen mit einer Schiffbauhalle (1937), Maschinenbauhalle (1939), einer weiteren Slipanlage und einer Kaimauer für Schiffsliegeplätze (1939). 1938 konnte Mützelfeldt die benachbarte Eggers-Werft erwerben.

Ein wichtiges Standbein bildete die Schiffsreparatur mit den fünf vorhandenen Slipanlagen. Das Neubauprogramm erstreckte sich auf wenige Fahrzeuge wie das Küstenmotorschiff THÜRINGEN (1936), Fischereilogger, Schlepper und Pontons für Kranbauten. Außerdem wurden Fischdampfer zu Vorposten- und Hilfsminensuchbooten umgebaut. In der Zeit von 1939 bis 1945 war der Werftalltag durch die Reparatur von Minen- und Räumfahrzeugen der Kriegsmarine geprägt. Die Beschäftigung betrug 1942 256 Personen, davon 14 ausländische Arbeiter. Die Schiffbaueinrichtungen blieben

von Kriegseinwirkungen verschont. Der 1930 in das Unternehmen eingetretene Franz Mützelfeldt jun., der 1938 zum Geschäftsführer avancierte, wurde 1943 denunziert und befand sich trotz eines Freispruches 1944 bis Kriegsende in Haft.⁹⁴

3.5.2. Stader Schiffswerft

Die Stader Schiffswerft wurde 1927 am Stader Stadthafen gegründet. Seit 1852 baute hier die Schiffbauerfamilie Ropers hölzerne Frachtewer. Nach 1900 wurde der Betrieb auf den Stahlschiffbau umgestellt. Der bisherige Eigner Dietrich Heinrich Ropers führte das Unternehmen bis 1933 und wurde durch den Maschinenbaumeister Johannes Tiedemann ersetzt. Der Ingenieur Jacob Paulsen übernahm die Firma 1934 als Geschäftsführer. 1935/36 wurden der Motorschlepper OSTE, das Bereisungsboot NEUHALDENSLEBEN und der Motorschlepper OCKHOLM gebaut. Ab 1937 führte Heinz Brüggert die Stader Schiffswerft, die 1937 bis 1939 die Küstenmotorschiffe HANSEAT, GRETA und MARTHA AHRENS für Hamburger Reeder herstellte. Den Zweiten Weltkrieg überstand das Unternehmen mit Schiffsverlängerungen und Reparaturarbeiten. 1940 und 1941 entstanden die Küstenmotorschiffe SLEIPNER und HEINZ SCHRIEWER. Zwangsarbeiter wurden hier ebenfalls beschäftigt. Nach dem Krieg entwickelte sich das Stader Schiffbauunternehmen zu einer erfolgreichen Werft, die überwiegend im Bau von Küstenmotorschiffen bis 499 BRT tätig war. 1976 musste der Betrieb Konkurs anmelden. Heute befindet sich auf dem ehemaligen Werftgelände ein Wohn- und Geschäftszentrum, die Stader HafenCity. Nur ein Winschgetriebe (Seilwinde) für die einstige Slipanlage erinnert noch an die Werfttradition.⁹⁵

3.6. Hamburg

3.6.1. Blohm + Voss

Unter der Leitung der Brüder Rudolf und Walther Blohm hatte sich die Hamburger Werft in der Zwischenkriegszeit zur führenden Produktionsstätte im deutschen Seeschiffbau entwickelt. Durch das technische Knowhow, die modernen Fertigungsanlagen, die kaufmännische Kompetenz und die Vernetzung in der Schiffbauindustrie und in der Hamburger Wirtschaft gelang es dem Traditionsbetrieb ab 1935 seine herausragende Stellung zu festigen.

*Bis 1939 sei Blohm & Voss die Werft »mit dem vielseitigsten und hochwertigsten Programm für Kriegs- und Handelsschiffe, Motoren, Turbinen, Dampfmaschinen, Kessel usw.« gewesen und habe das Personal, die Anlagen und die Einrichtungen darauf ausgerichtet.*⁹⁶

Die Firma wurde 1936 aus steuerlichen und finanztechnischen Gründen von einer Aktiengesellschaft zu einem personengeführten Unterneh-

men verändert. Diese Umstellung lag durchaus auch im Einklang mit der NS-Wirtschaftspolitik. Bereits 1935 lagen die Beschäftigungszahlen wieder bei 8196 Personen, die sich bis 1939 kontinuierlich auf 14 810 Mitarbeiter steigerten. Im Zweiten Weltkrieg lag die durchschnittliche Beschäftigung bei etwa 15 000 Arbeitern und Angestellten. Bei Kriegsende waren hier noch 6493 Menschen tätig.⁹⁷

Der langjährige jüdische kaufmännische Geschäftsführer, Rudolf Rosenstiel, trat 1935 von seinem Posten zurück, wurde 1936 in den Ruhestand verabschiedet und ging anschließend nach Südamerika. 1938 verstarb er.⁹⁸ Neben Rosenstiel spielte der technische Direktor Dr.-Ing. Hermann Frahm eine wichtige Rolle, der seit 1904 an vielen wichtigen Schiffskonstruktionen beteiligt war und 1936 aus der Firma ausschied. Schiffbaudirektor Wilhelm Süchting, Werftdirektor Hermann Berendt, Maschinenbaudirektor Willy Franzenburg, Schiffbaudirektor Heinrich Schliephake sowie die in leitender Funktion tätigen Ingenieure Johannes Hensolt, Kurt Illies, Willy Franzenburg, Karl Schöbel, Georg Sütterlin, Ernst Klindwort und Fritz Heidsiek leisteten für die unterschiedlichen Handels- und Kriegsschiffsbauten in den 1930er-Jahren auf ihren Spezialgebieten hervorragende Arbeit. Auch die langjährige Kooperation mit den technischen Inspektoren der Reederei Hapag, Berthold Bleicken und Ernst Goedecken, erwies sich für Blohm + Voss als gute Investition.⁹⁹

Die Produktionsanlagen wurden bis 1939 erweitert. So entstanden u.a. eine Modelltischlerei, eine Rohrwerkstatt, eine Winkelschmiede, eine Zentrale, Werkstätten und Büros. Das gewaltige Trockendock ELBE 17 wurde von 1937 bis 1942 auf Kosten der Kriegsmarine errichtet. Die Abteilung Flugzeugbau wurde von 1936 bis 1940 nach Finkenwerder mit einem See- und Flughafen verlegt. Dabei profitierte Blohm + Voss von der nationalsozialistischen Wirtschaftspolitik, die den Ausbau der Werft und die Herstellung von Spezialschiffen durch staatliche Zuschüsse förderte. Reichskanzler Adolf Hitler und die Größen des NS-Staates besichtigten die Werftanlagen oder waren bei den Stapelläufen zu Gast. Rudolf und Walther Blohm sowie Werftdirektor Hermann Berendt wurden zu Wehrwirtschaftsführern ernannt.¹⁰⁰

Bei dem 1935 abgelieferten schnellen und kombinierten Fahrgast- und Frachtschiff POTSDAM mit zwei Schrauben, das zwar von der Hamburger Hapag entwickelt, aber für den Bremer NDL gebaut worden war, kam ein neues Antriebskonzept mit einer turboelektrischen Höchstdruckeinrichtung von den Siemens-Schuckert-Werken und mit Benson-Kesseln von Blohm + Voss zur Geltung. Die bereits bei früheren Frachtschiffen praktizierte elektrische Schweißung im Handelsschiffbau wurde bei der POTSDAM konsequent weiterentwickelt. Sie bedeutete eine erhebliche Gewichtserleichterung des Schiffskörpers und garantierte eine bessere Festigkeit.¹⁰¹

Der komplizierte Umbau des ehemaligen Hapag-Dampfers WÜRTEMBERG in nur neun Monaten zum Walfangmuttersschiff JAN WELLEM 1936 für die

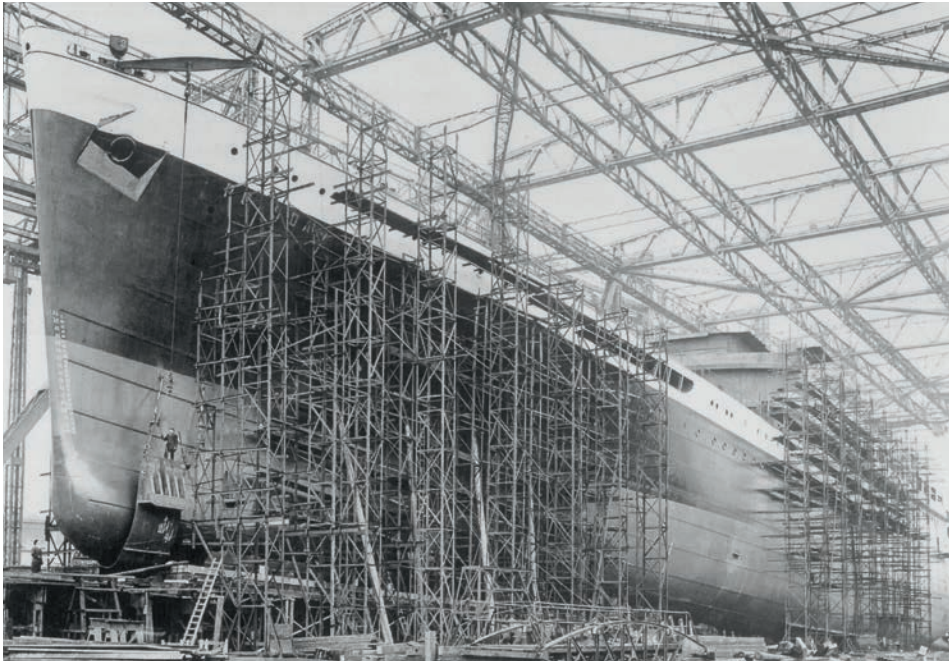


Abb. 21 Kombischiff POTSDAM des NDL auf dem Helgen bei Blohm & Voss, 1935. (Sammlung Dirk J. Peters)

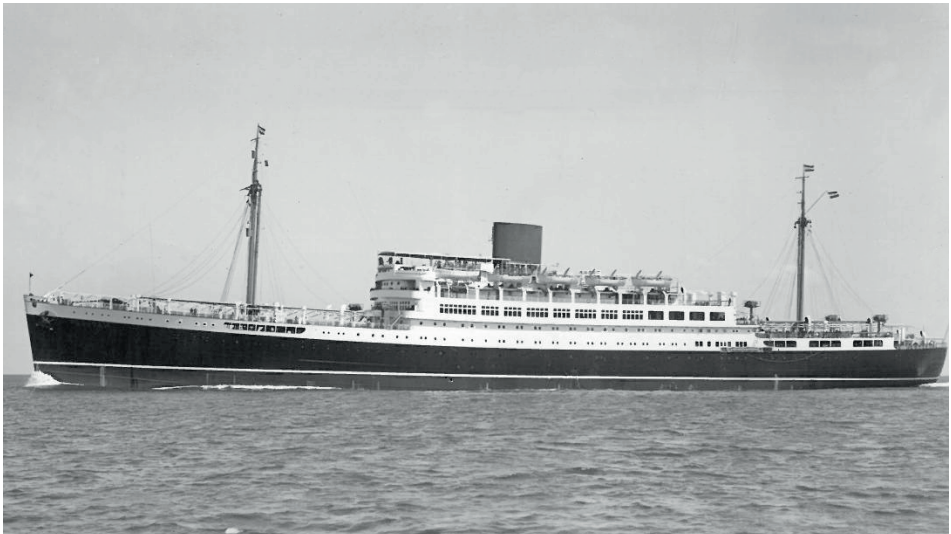


Abb. 22 Kombischiff POTSDAM des NDL, um 1935. (Sammlung Dirk J. Peters)

von der nationalsozialistischen Reichsregierung subventionierte deutsche Margarineindustrie stellte für Blohm + Voss eine große Herausforderung dar und stellte die Qualität des Hamburger Traditionsunternehmens unter Beweis.¹⁰²

Die breite Produktionspalette der Hamburger Werft belegt auch der Bau von Segelschulschiffen wie der Bark HORST WESSEL und der ALBERT LEO SCHLAGETER für die Kriegsmarine 1936 und 1937. 1938/39 erfolgte der Umbau des hölzernen Viermastschoners ELIZABETH BANDI zur Bark SEUTE DEERN für die Reederei John T. Essberger. Seit 1966 liegt die SEUTE DEERN als Museumsschiff in Bremerhaven und gehört heute zur Museumsflotte des DSM im ehemaligen Alten Hafen. 1939 erfolgte noch die Fertigstellung der Bark MIRCEA für die Königlich Rumänische Marine.¹⁰³

Neben Tankern, Frachtern und Passagierschiffen für die Hamburger Reedereien Hapag, Hamburg-Süd, Deutsche Afrika-Linien und die Woermann-Linie sowie für ausländische Auftraggeber stellte die 1938 erfolgte Ablieferung des klassenlosen Urlauberschiffes WILHELM GUSTLOFF für die NS-Organisation KdF der DAF einen schiffbaulichen Höhepunkt dar. Dieses Schiff galt bei seiner Indienstellung als das größte Kreuzfahrtschiff der Welt, das Traumschiff der NS-Propaganda für die Volksgenossen, und erfüllte höchste Ansprüche.¹⁰⁴

Der Bau des Schlachtschiffes BISMARCK von 1936 bis 1940, ein Prestigeobjekt, stellte für Blohm + Voss das wichtigste Ereignis im Kriegsschiffbau dar. Der Schwere Kreuzer HIPPER, einige Zerstörer, die zwei Segelschulschiffe und weitere Fahrzeuge waren bereits vorher vom Stapel gelaufen und an die Kriegsmarine abgeliefert worden. Auch setzte 1939 der U-Boot-Bau ein.¹⁰⁵

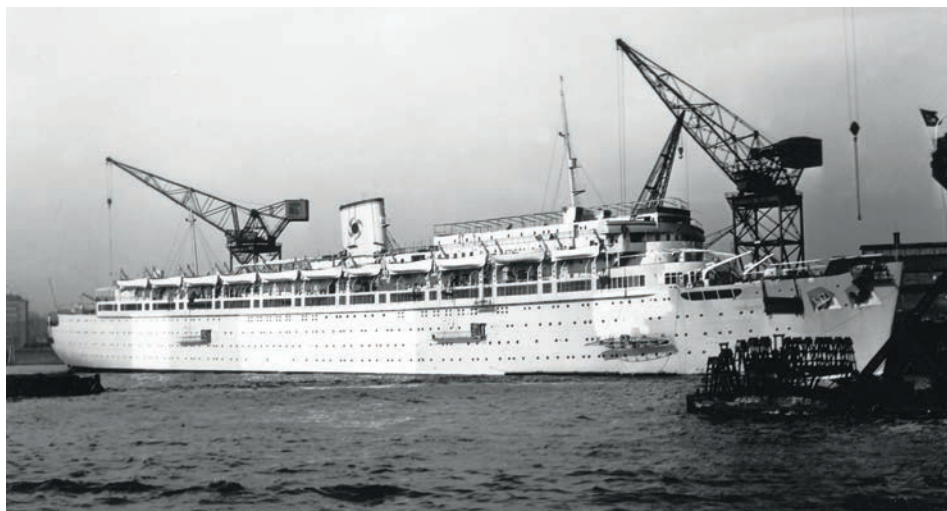


Abb. 23 KdF-Urlauberschiff WILHELM GUSTLOFF bei Blohm & Voss, 1938. (Archiv DSM)

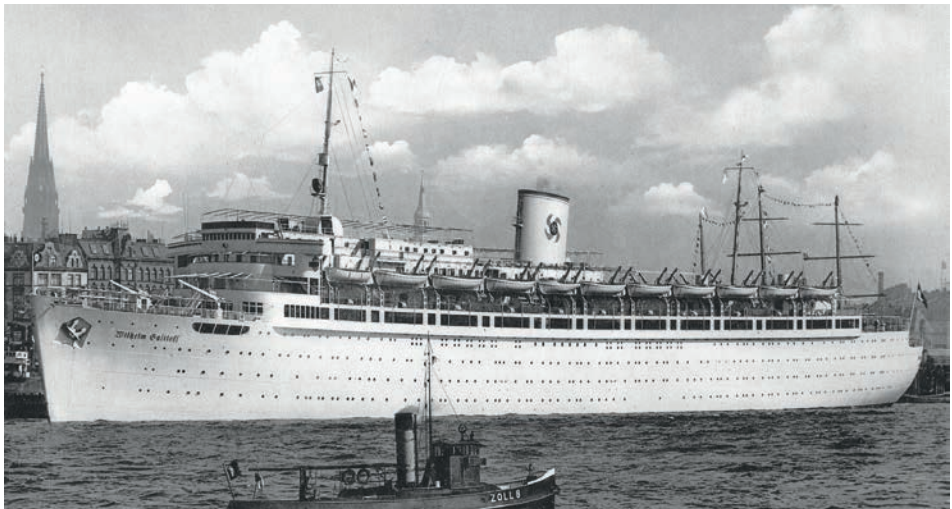


Abb. 24 KdF-Urlauberschiff WILHELM GUSTLOFF, 1938. (Archiv DSM)

Im Zweiten Weltkrieg musste sich die Werft ab 1942 auf den U-Boot-Bau konzentrieren. Rudolf Blohm wurde als bedeutender Werftunternehmer im Rahmen der Marinerrüstung des NS-Staates im Zweiten Weltkrieg von seiner Position als Leiter der Wirtschaftsgruppe Schiffbau und Vorsitzender des Hauptausschusses Schiffbau 1943 abberufen. Bis 1945 wurden bei Blohm + Voss 171 Fahrzeuge des Typs VII C, zwei Exemplare des Typs Wa 201, drei Exemplare des Typs XVII B und 48 Fahrzeuge des Typs XXI in Sektionsbauweise und in Serienfertigung hergestellt.¹⁰⁶

Im Krieg waren hier Tausende Zwangsarbeiter und KZ-Häftlinge beschäftigt, ohne deren Arbeit die Rüstungsproduktion nicht hätte aufrechterhalten werden können. Ab Oktober 1944 wurde auf dem Werftareal eine Außenstelle des Konzentrationslagers Neuengamme mit 500 bis 600 Häftlingen errichtet. Trotz der Zerstörungen durch die vielen Luftangriffe auf Hamburg konnte der Betrieb bis zum Kriegsende weiterarbeiten.¹⁰⁷

Da das Rüstungsunternehmen Blohm + Voss von den alliierten Siegermächten als Symbol für den Kriegsschiffbau im nationalsozialistischen Deutschland angesehen wurde, wurden die unzerstört gebliebenen Einrichtungen demontiert. Erstaunlicherweise blieb das Dock ELBE 17 von einer völligen Demontage verschont.

Im Vergleich zu den anderen Schiffbauunternehmen im Nachkriegsdeutschland erfolgte der mühsame Wiederaufbau erst ab 1953, der von den Brüdern Rudolf und Walther Blohm eingeleitet wurde. Als Anteilseigner konnte 1955 der Thyssen-Konzern gewonnen werden.

Auch wenn Blohm + Voss sich im Schiffsneubau, in der Schiffsreparatur und im Marineschiffbau und durch die Übernahme von Hamburger Schiffbauunternehmen (1966 Stülcken mit Ottenser Eisenwerk und 1985 HDW Ham-

burg, Werk Ross) wieder auf dem internationalen Schiffbaumarkt etablieren konnte, hat das Unternehmen die nationale und überragende Bedeutung für den zivilen und militärischen Seeschiffbau im Vorkriegsdeutschland nicht wieder erreicht.

Mit dem 2016 erfolgten Verkauf an die Bremer Lürssen-Gruppe und mit nur noch etwa 700 Beschäftigten ist der Traditionsbetrieb heute noch in der Reparatur, im Marineschiffbau und in der Konstruktion von Yachten tätig.

Aus der Flugzeugbauparte von Blohm + Voss in Finkenwerder hat sich der international agierende Airbus-Konzern entwickelt, der der größte Arbeitgeber und Industriepartner für die Region Hamburg ist.¹⁰⁸

3.6.2. *H.C. Stülcken Sohn*

Der Stülcken-Werft gelang es unter der Leitung Heinrich von Dietleins, die schwere Schiffbaukrise Anfang der 1930er-Jahre zu überstehen. Dabei profitierte sie auch von der Neuausrichtung der Politik durch die Nationalsozialisten, die den Walfang und die Hochseefischerei im Zuge ihrer Autarkiebestrebungen förderten. Stülcken galt als Spezialwerft für die Fertigung innovativer Hochseefischdampfer, was bis zum Zweiten Weltkrieg viele Aufträge garantierte (21 Fahrzeuge von 1934 bis 1938). Auch beteiligte sich das Unternehmen an der Fertigstellung von Walfangbooten (TREFF I–III und VI–VIII) für die Erste Deutsche Walfang-Gesellschaft in Hamburg. Daneben stellte die Hamburger Firma Frachter, Tanker, Fahrgastschiffe, Schlepper, Lotsenversetzschiffe und diverse Spezialfahrzeuge her. Für die im Aufbau befindliche Kriegsmarine arbeitete Stülcken mit Flender in Lübeck und den Stettiner Oderwerken an der Konstruktion moderner Minensucher (Typ 35), die später auch von anderen deutschen Schiffbaubetrieben hergestellt wurden. Eine Bauaufsicht der Kriegsmarine nahm seit 1935 ihre Tätigkeit bei der hamburgischen Seeschiffbaufirma auf.¹⁰⁹

Grundlage dieser breiten Produktionspalette auf der Stülcken-Werft bildete ein eingespieltes Team von Ingenieuren, Technikern und Facharbeitern. Hier sind besonders Eduard Gramoll, Johann Köhnenkamp, Friedrich Stache, Heinrich Rinck, Friedrich Meyer-Degenhard und Siegfried Zetsche zu nennen. Mit der Zahl der Aufträge sowie der Erweiterung der Betriebsanlagen stieg auch die Beschäftigung von etwa 800 Mitarbeitern im Jahr 1935 auf über 3000 Personen 1939/40. Die Schiff- und die Maschinenbauhalle wurden erweitert. Außerdem entstanden Werkstätten für die fortschrittliche Elektroschweißung.¹¹⁰

Stülcken kann auch als Beispiel für einen nationalsozialistischen Musterbetrieb gelten. Es wurde sehr viel Wert auf den Ausbau der sozialen Leistungen und auf die Betreuung der Gefolgschaftsmitglieder im Sinne der nationalsozialistischen Wertegemeinschaft gelegt. Dafür wurde eine eigene Betriebszelle mit einem Betriebsobmann geschaffen, die die Mitarbeiter in

Absprache mit dem Betriebsführer bei der Arbeit und in ihrer Freizeit kontrollieren sollte. Es gab einen großen Veranstaltungsraum, in dem Kino- und Theateraufführungen stattfanden. Eine werkseigene Musikkapelle sollte für Unterhaltung auf den Kameradschaftstreffen sorgen. Auch für sportliche Aktivitäten gab es diverse Möglichkeiten. Die Teilnahme an den populären KdF-Reisen wurde ebenfalls als Ansporn für das Gemeinschaftsgefühl in Aussicht gestellt.¹¹¹

Die Werft bekam 1937 den Status eines Rüstungsunternehmens, was sich als vorteilhaft für den Bezug der regulierten Schiffbaumaterialien erwies. Der persönlich haftende Gesellschafter, Heinrich von Dietlein, wurde 1937 zum Wehrwirtschaftsführer ernannt. Kaufmännischer Prokurist war Ernst Adolph Krüger, während Eduard Gramoll zum technischen Direktor aufstieg. Hermann Wilhelm Köster leitete die Reparaturabteilung und Friedrich Meyer stand der Maschinenbauabteilung vor. Außerdem erhielt Kurt von Dietlein, ein Bruder des Werftchefs, 1934 Prokura. Der Werkschutz, die Abwehr von Sabotage- und Spionagemassnahmen sowie die Vorbereitungen für den Luftschutz nahmen bis Kriegsbeginn eine immer wichtigere Rolle ein.¹¹²

Mit Kriegsausbruch wurden viele Fischdampfer zu Vorpostenbooten und Walfangboote zu U-Boot-Jagd-Fahrzeugen umgerüstet. Bereits im Herbst 1939 erhielt H.C. Stülcken Sohn die ersten Aufträge für die U-Boote des Typs VII C. Infolge der kriegsbedingten Marineaufträge erfolgte von 1940 bis 1942 eine große Erweiterung und Modernisierung der Werftanlagen für 22 Millionen Reichsmark, an der sich die Kriegsmarine mit einem Drittel beteiligte. Ortsprägend war die große, 50 m hohe und 230 m lange Kabelkrananlage, die über den neuen Hellingen errichtet worden war. Im Herbst 1941 waren hier 2478 Arbeiter und 605 Angestellte tätig. Mit der zunehmenden Einberufung von Fachkräften beschäftigte Stülcken auch Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter, die auf dem Werftareal untergebracht waren. Die Bewilligung von Rohstoffen und Schiffbaumaterialien für die Rüstungsaufträge gestaltete sich mit fortschreitender Kriegsdauer immer komplizierter. Der U-Boot-Bau spielte die entscheidende Rolle. 1941 wurden fünf, 1942 acht, 1943 noch neun und 1944 zwei U-Boote des Typs VII C abgeliefert. Die vielen Luftangriffe bedeuteten für die Fertigung der U-Boote eine erhebliche Beeinträchtigung. Ab Herbst 1943 sollte die Stülcken-Werft ein neues Mehrzweckkampfbboot entwickeln, das aber nicht mehr realisiert wurde. 1944 musste sich das Hamburger Unternehmen an den Sektionen für den neuen U-Boot-Typ XXI beteiligen. Eine Außenstelle des Konzentrationslagers Neuengamme mit 230 Häftlingen existierte hier von Oktober 1944 bis April 1945. Bei Kriegsende waren die Werftanlagen zu großen Teilen zerstört.¹¹³

Ab 1949 erfolgte der Neubeginn als Seeschiffbauunternehmen unter der Führung Heinrich von Dietleins mit der Unterstützung einiger früherer leitender Mitarbeiter. Bereits 1949 wurde das optische Anzeichenverfah-

ren 1 : 10 bzw. 1 : 5 im Werftbetrieb eingeführt. Die Entwicklung des Stülcken-Schwergutgeschirrs ab 1954 brachte der Firma viele Aufträge ein. Neben dem Bau und der Reparatur von Frachtern baute H.C. Stülcken Sohn in den 1960er-Jahren wieder Fregatten, Zerstörer und Hilfsfahrzeuge für die im Aufbau befindliche Bundesmarine.

1962 erfolgte aus dem Konkurs der Schlieker-Werft die Übernahme des Ottenser Eisenwerks, das als Maschinenfabrik für Kessel und Schiffsmotoren einen guten Ruf, in den 1930er-Jahren auch einige Frachtschiffe gebaut hatte und im Krieg ebenfalls am Rüstungsprogramm beteiligt war. 1966 übernahm Blohm + Voss die Stülcken-Gruppe und profitierte von dem Knowhow des Traditionsbetriebes.¹¹⁴

3.6.3. Howaldtswerke Hamburg

Die Howaldtswerke Hamburg mit dem Standort auf der Elbinsel Ross im Hamburger Freihafen, die zu den Kieler Howaldtswerken gehörten, gingen aus den traditionsreichen Werften Janssen & Schmilinsky (1929) sowie dem Hamburger Vulcan (1930) hervor.¹¹⁵

Von 1935 bis 1939 wurden zahlreiche Fischdampfer, Frachter für die Reederei Hamburg-Süd und für ausländische Eigner, Tanker, Schlepper sowie andere Fahrzeuge gebaut. Der wichtigste Neubau war das KdF-Kreuzfahrtschiff ROBERT LEY der DAF, ein vergrößerter Nachbau der WILHELM GUSTLOFF, der 1939 abgeliefert wurde. Dieses komfortable Zweischraubenmotorschiff mit einem dielelektrischen Antrieb war mit einer luxuriösen Inneneinrichtung ausgestattet und sollte in erster Linie der Erholung der deutschen Arbeiter und kleinen Angestellten dienen.¹¹⁶

Die Beschäftigung lag um 1938 bei etwa 3000 Arbeitern und Angestellten. 1942 waren hier bereits 4173 Personen beschäftigt, deren Zahl 1943 auf 5085 Mitarbeiter anstieg. Auch wurden im Krieg viele Frauen zu Arbeiten auf der Werft herangezogen.¹¹⁷

Trotz der guten Auftragslage machte die Werft Verluste. Erst ab 1937/38 konnte das Unternehmen wieder schwarze Zahlen schreiben.¹¹⁸

Die Wochenarbeitszeit betrug in der Regel 48 Stunden. Der Verdienst für die Arbeiter und Angestellten hatte sich im Vergleich zu den 1920er-Jahren verbessert. Trotzdem blieb das Einkommen im Vergleich zu den Lebenshaltungskosten bescheiden. Die Urlaubsansprüche waren nach Alter und Betriebszugehörigkeit von 6 bis 18 Werktagen pro Jahr gestaffelt. Für Parteiveranstaltungen wurde Sonderurlaub gewährt.¹¹⁹

Die Howaldtswerke in Kiel und Hamburg wurden 1937 von ihrem Inhaber Konsul Heinrich Diederichsen an die zum Deutschen Reich gehörenden Deutschen Werke in Kiel verkauft. Während in Kiel die Kriegsmarine die Anlagen von Howaldt in Verbindung mit dem Arsenal von 1939 bis 1943 als Kriegsmarinewerft betrieb, wurden 1939 die Hauptverwaltung, das Kons-

truktionsbüro und Teile der Kieler Einrichtungen nach Hamburg verlegt. Da bisher die Motoren und Maschinen in Kiel gebaut worden waren, musste der Maschinenbau in Hamburg verstärkt werden. Einen Teil des Geländes hatte Howaldt bereits 1930 verkauft, wo von 1938 bis 1942 sechs Fabrikhallen für die Fertigung von Dieselmotoren für die U-Boot-Produktion von der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN) eingerichtet wurden. 1943 kam es zwischen der Kriegsmarine und den Howaldtswerken in Kiel wieder zu einer Trennung. Damit waren die beiden Werke von Howaldt wieder vereint, nur dass sich der Hauptbetrieb ab 1939 in Hamburg befand. Die Hamburger Betriebsanlagen wurden erweitert.¹²⁰

Heinrich Röhrs kam 1940 als Ingenieur zu Howaldt. Nach dem Krieg wurde er 1950 technischer Direktor und Prokurist. Er entwickelte maßgeblich den Maschinenbau mit der Fertigung von Dampfturbinen und Dieselmotoren und gehörte bis 1972 dem Unternehmen an. Hermann Paech war seit den 1930er-Jahren bei Howaldt in Hamburg als Vorstandsmitglied tätig, von 1942 bis 1945 als Vorstandsvorsitzender. Dipl.-Ing. Hans Schmerenbeck bestimmte als Leiter des Maschinenbaus und später auch als stellvertretendes Vorstandsmitglied die Geschicke des Unternehmens. Theodor Schecker war seit 1941 kaufmännisches Vorstandsmitglied und spielte auch in der Nachkriegszeit eine wichtige Rolle.¹²¹

Von 1940 bis 1944 wurden 33 U-Boote des Typs VII C gebaut. Außerdem wurden Teile für den neuen U-Boot-Typ XXI hergestellt, die im benachbarten U-Boot-Bunker ELBE II im Vulkanhafen montiert werden sollten. Viele Kriegsgefangene sowie Zwangsarbeiter wurden für die U-Boot-Produktion herangezogen. Über die Beschäftigung von KZ-Häftlingen bei Howaldt gibt es keine zuverlässigen Angaben. Die Werfteinrichtungen waren bei Kriegsende teilweise zerstört.¹²²

Nachdem die Produktion von Seeschiffen im Westdeutschland der Nachkriegszeit wieder angelaufen war, kam es 1953 zu einer Trennung der beiden Howaldt-Werke in Hamburg und Kiel. 1967 erfolgte die Fusion mit der Deutschen Werft in Hamburg-Finkenwerder zum Schiffbaukonzern Howaldtswerke-Deutsche Werft AG (HDW). 1985 wurden die Hamburger Howaldtswerke von Blohm + Voss übernommen und später stillgelegt. Das markante Helgengerüst, ein Wahrzeichen des Schiffbaus auf dem Ross-Gelände, wurde 1982 gesprengt, was das Ende des Seeschiffbaus an diesem traditionellen Schiffbaustandort symbolisierte.¹²³

3.6.4. Deutsche Werft

Die Deutsche Werft in Hamburg-Finkenwerder galt in den 1930er-Jahren neben Blohm + Voss als das leistungsstärkste und produktivste Schiffbauunternehmen in Deutschland. Sie hatte sich auf große, schnelle, motorangetriebene Tanker und Frachtschiffe spezialisiert, die mit neuzeitlichen Verfah-

rensweisen besonders für ausländische Reeder in Serie hergestellt wurden. Schon Ende 1934 schrieb die Deutsche Werft bei einer Beschäftigung von 2195 Mitarbeitern schwarze Zahlen und garantierte für eine Vollbeschäftigung in den nächsten Jahren.¹²⁴

*Innerhalb unserer Schiffbau-Industrie hat die Deutsche Werft, Hamburg, in den letzten Jahren eine Schiffbau-Leistung für ausländische Rechnung vollbracht, wie sie noch bei keinem Schiffbau-Unternehmen der Welt in solcher Massierung hochwertiger großer Schiffe dagewesen ist. Sie sei deshalb hier an erster Stelle genannt. [...] Wenn nach dem eingangs Ausgeführten innerhalb dieses Berichtes grundsätzlich weniger Wert auf die Mengen-Statistik als auf die Kennzeichnung der Qualität und Vielseitigkeit der deutschen Schiffbau-Industrie im Dienste der Weltschiffahrt gelegt wird, so ist hiervon mit Bezug auf die Deutsche Werft insofern eine Ausnahme zu machen, als das Hervorstechende an der Leistung der Deutschen Werft gerade das Mengenmäßige im Verein mit hochwertiger Arbeitsausführung der Schiffe ist.*¹²⁵

Als Motor des Betriebes kann William Scholz angesehen werden, der mit seinen Ingenieuren und Technikern das Unternehmen auch im internationalen Vergleich zu Höchstleistungen führte. Auch nach dem Zweiten Weltkrieg gelang es Scholz, die Finkenwerder Firma wieder an die Spitze des westdeutschen und internationalen Schiffbaus zu führen. Neben Scholz, der von 1918 bis 1962 im Vorstand und später als Vorstandsvorsitzender der Deutschen Werft amtierte, waren es u.a. die Ingenieure Wilhelm Weingart, der seit 1937 das Schiffbaubüro leitete, Fokko Körte und Hans Dohrmann, die für viele technische Neuentwicklungen verantwortlich zeichneten und auch bis in die 1950er-Jahre leitende Positionen bekleideten. Otto Reisse nahm als langjähriger kaufmännischer Direktor (seit 1944) ebenfalls eine wichtige Position ein.¹²⁶

Von 1935 bis 1940 lieferte die Deutsche Werft 73 Schiffe und Spezialfahrzeuge wie z.B. Flussfähren ab. Darunter befanden sich 45 große Tanker, das Walfangmutterschiff WALTER RAU, Frachter, Kühlschiffe und das kombinierte Fracht- und Passagierschiff PATRIA mit zwei Schrauben sowie einem dieselektrischen Antrieb für die Hamburg-Amerika Linie. Nicht nur hinsichtlich der Qualität, sondern auch im Bezug auf die Produktivität stand das Unternehmen an der Spitze der deutschen Seeschiffswerften im internationalen Handelsschiffbau. Durch die konsequente Anwendung der Schweißtechnik bei den längs liegenden Seitentanks in Verbindung mit öldichten Querschotten konnte gerade im Serien-Großtankerbau mit schnelllaufenden Dieselmotoren von MAN ein Innovationschub erreicht werden. Wegen der komfortablen Besatzungsunterkünfte und der eleganten Formgebung des Schiffsrumpfes mit den Aufbauten wurden diese Tanker auch als »Tankyachten« bezeichnet. Wegen der mangelnden Devisenreserven des Deutschen Reiches wurden diese Exportgeschäfte im Austausch mit wichti-

gen Rohstoffen finanziert. Über die Beschäftigtenzahl gibt es keine Informationen. Sie dürfte aber mindestens 5000 Mitarbeiter betragen haben.¹²⁷

Im Zweiten Weltkrieg musste die Deutsche Werft trotz zahlreicher Aufträge aus dem Ausland ihre Produktion auf den Kriegsschiffbau umstellen. Viele Handelsschiffe wurden zu Sperrbrechern und Hilfskriegsfahrzeugen umgerüstet. Trotzdem entstanden noch 15 Baggerschuten mit einem eigenen Antrieb und ein Schwimmkran für die Sowjetunion. Priorität hatte wie bei vielen Werften jedoch das U-Boot-Programm für die Kriegsmarine. Von 1941 bis 1944 wurden 65 U-Boote des Typs VII C abgeliefert. Durch die Nähe des am Rüschanal in Finkenwerder befindlichen U-Boot-Bunkers FINK II wurde das Unternehmen auch am Bau des U-Boot-Typs XXI mit der Fertigung der Sektionen III und IV beteiligt. Weiter wurden 49 der kleineren Elektro-U-Boote vom Typ XIII hergestellt. 1942 waren hier 6680 Personen tätig, darunter 977 ausländische Zwangsarbeiter. Von Oktober 1944 bis März 1945 befand sich auf dem Werftgelände ein Außenstandort des Konzentrationslagers Neuengamme mit 300 Häftlingen. Durch die Luftangriffe am 30. und 31. März sowie am 8. und 9. April 1945 wurden die Werftanlagen am Reiherstieg und in Finkenwerder zerstört. Im Rahmen des Hansa-Bauprogramms für Einheitsfrachter wurden auch noch einige Frachtschiffe angefertigt.¹²⁸

Im Gegensatz zu Blohm + Voss war die Deutsche Werft nicht von Demonstrationen betroffen und konnte nach Freigabe der Seeschiffbaubeschränkungen ab 1950 wieder an ihre Tradition aus der Vorkriegszeit im internationalen Tanker-, Frachter- und Passagierschiffbau anknüpfen und nahm ab Mitte der 1950er-Jahre eine Spitzenstellung in der weltweiten Schiffbauproduktion ein. Der Vorstandsvorsitzende William Scholz bestimmte bis 1962 die Geschicke des Unternehmens. 1967 kam es zu einer Fusion mit Howaldt in Kiel und Hamburg zum Schiffbaukonzern HDW. Der schleichende Niedergang einer der bedeutendsten deutschen Schiffbauunternehmen endete 1973 mit der Stilllegung der Werft in Finkenwerder. Die markante Kabelkrananlage, die Hallen, Krane und Docks verschwanden aus der Silhouette Finkenwerders und des Elbufers. Viele Angestellte und Arbeiter verloren ihre Jobs. Geblieben sind u.a. die Wohnhäuser in Finkenwerder und in Othmarschen sowie das Verwaltungs- und einige Montagegebäude. Außerdem erinnert eine Gedenktafel im Rüschanal für die Fremdarbeiter und Häftlinge mit den Überresten des U-Boot-Bunkers FINK II an die dunkle Seite der Werftgeschichte in der NS-Zeit.¹²⁹

3.6.5. Norderwerft

Die Norderwerft, die 1935 etwa 400 Mitarbeiter beschäftigte, baute in erster Linie Fischdampfer, Flugsicherungsfahrzeuge für die Luftwaffe und viele Spezialschiffe wie z.B. Bagger, Barkassen, Schlepper und Schuten für ver-

schiedene Behörden und Privatfirmen. Neben dem Schiffbau hatte der Betrieb am Reiherstieg mit dem Waggonbau ein erfolgreiches Standbein. 1936 wurde das Unternehmen in eine offene Handelsgesellschaft »Norderwerft Köser & Meyer« umgewandelt. Neben Johann Rathje Köser, der seit 1921 technischer Direktor war, trat der Ingenieur Peter Heinrich Meyer als Teilhaber in die Firma ein. Er hatte vorher bei verschiedenen Werften (Tecklenborg, AG »Weser« und Eiderwerft) gearbeitet und war seit 1923 hier tätig, seit 1930 als stellvertretendes Vorstandsmitglied. Neben den beiden Besitzern Köser und Meyer waren auf der Norderwerft die Ingenieure Friedrich Gädtgens, Paul Pöpke, Otto Böttger und Wilhelm Sehestedt als verantwortliche Mitarbeiter mit Prokura beschäftigt. Auch kam es zu einer Modernisierung und Erweiterung der Werfteinrichtungen. 1939 waren in der Firma bereits 1200 Mitarbeiter tätig.¹³⁰

Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges musste sich der Betrieb in den Dienst der Kriegsmarine und Rüstungswirtschaft stellen. Es wurden Flugsicherungsschiffe, Schlepper, ein Schwimmkran, Bergungsprähme, Fischdampfer, eine Fähre über den Priwall in Travemünde und ein Motortankschiff gebaut. Viele Fischereifahrzeuge wurden für militärische Zwecke zu Vorpostenbooten umgerüstet. In der Waggonbauabteilung wurden überwiegend Kühlwagen angefertigt.

Die Arbeitszeiten wurden ab Oktober 1941 erhöht. 1941 kamen die ersten dänischen Fremdarbeiter zum Einsatz, die durch Kriegsgefangene aus Jugoslawien und Frankreich ergänzt wurden. Von 669 Mitarbeitern wurden 1942 41 Ausländer beschäftigt. Ende 1942 kamen 50 aus der Sowjetunion stammende Zwangsarbeiter hinzu. Die Werftanlagen erlitten 1941 und 1942 durch Bombenangriffe starke Schäden. Trotzdem ging die Produktion weiter. Bei dem Fliegerangriff am 20. Juni 1944 wurden 64 Mitarbeiter, – 60 russische Kriegsgefangene sowie die Prokuristen Sötjens, Böttger, Gädtgens und Sehestedt – getötet. Auch der Miteigentümer Peter Heinrich Meyer erlitt noch im Februar 1945 bei einem Bombentreffer tödliche Verletzungen. Bei Kriegsende waren die Produktionsanlagen zerstört und der Betrieb nicht mehr arbeitsfähig.¹³¹

Nach dem Wiederaufbau und der Modernisierung der Werfteinrichtungen entwickelte sich die Norderwerft zu einem anerkannten Schiffsneubau- und Reparaturunternehmen. Seit 1964 hieß die Werft »Norderwerft Johann Rathje Köser«. Mit dem Tode des Werfteigentümers Johann Rathje Köser 1967 endete eine Epoche in der Firmengeschichte. Da die Werft seit 1966 hohe Verluste erwirtschaftete, wurde sie 1971 von dem Hamburger Bergungsunternehmen Ulrich Harms übernommen, der sie bereits ein Jahr später an die Sietas Werft in Hamburg-Neuenfelde veräußerte. Seit 1972 agierte sie als »Kommandit-Gesellschaft Norderwerft GmbH & Co.« und Tochterunternehmen von Sietas. Seit 1981 wurde das Unternehmen erfolgreich als eine reine Reparaturwerft geführt. Nach der Insolvenz der Sietas

Werft wurde die Norderwerft 2012 durch die Bremer Lürssen-Gruppe übernommen, die das Unternehmen im Hamburger Hafen betreibt.¹³²

3.6.6. *Johann Jacob Sietas, Wilhelm Holst und Johann Hinrich Rancke*

Die Sietas Werft in Hamburg-Neuenfelde an der Estemündung gilt als der älteste Werftbetrieb in Deutschland, der seine Anfänge bis auf das Jahr 1635 zurückdatieren kann. In den 1930er-Jahren und während des Zweiten Weltkrieges spielte sie allerdings nur eine Rolle für die regionale maritime Wirtschaft und Fischerei, ähnlich wie die benachbarten Werften Wilhelm Holst und Johann Hinrich Rancke. Johann Jacob Sietas, der bei Blohm + Voss gearbeitet und in Hamburg die Ingenieurschule besucht hatte, übernahm das Unternehmen 1935 von seinem Vater. Von 1935 bis 1945 entstanden elf kleine Küstenmotorschiffe sowie ein Tank- und Tauchschiff. Für den einstigen Marineoffizier und Abenteurer Felix Graf von Luckner wurde 1937 der in Island entstandene Hochseefischkutter zu dem Zweimastschoner SEETEUFEL umgebaut. Reparaturen für die einheimischen Fischereifahrzeuge trugen zur Beschäftigung bei. 1939 wurde die Schiffbauhalle erweitert. Neben einer Maschinenbauhalle, Tischlerei, Zimmerei und Schmiede gab es zwei Helgen für Schiffe bis 300 BRT und zwei Reparaturslipenrichtungen für Fahrzeuge bis 500 BRT. Etwa 30 Mitarbeiter fanden bei Sietas in dieser Zeit Beschäftigung. 1937 gelangte der Ort Neuenfelde, der bis dahin zur preußischen Kommune Cranz gehörte, durch das Groß-Hamburg-Gesetz zur Freien und Hansestadt Hamburg. Im Zweiten Weltkrieg ruhte die Bautätigkeit für Küstenfahrzeuge. Von 1943 bis 1945 waren auch bei Sietas Zwangsarbeiter beschäftigt, die auf dem Werftgelände in Zusammenarbeit mit Holst und Rancke versorgt wurden. Für die Kriegsmarine wurden Türme für U-Boote angefertigt. Kriegsschäden gab es nicht.¹³³

Wilhelm Holst gründete sein Unternehmen 1920. Er war bei Schichau in Elbing und bei Blohm + Voss in Hamburg tätig und hatte die Ingenieurschule in Hamburg besucht. Mit einer Patentslipanlage konnte er kleine Fahrzeuge reparieren. Ab 1930 war die Werft in der Lage, kleine Küstenmotorschiffe zu bauen, die auch teilweise schon geschweißt wurden. Die Verwaltung fand im 1938 entstandenen Wohnhaus Platz. 1941 wurde für verschiedene Gewerke eine moderne Halle errichtet. In der Kriegszeit war das Unternehmen mit Hilfsfahrzeugen für die Kriegsmarine ausgelastet.¹³⁴

Johann Hinrich Rancke gründete 1922 ein kleines Schiffbauunternehmen an der Estemündung. 1935 waren hier 39 Mitarbeiter beschäftigt. Eine Slipanlage, eine Helling, eine Halle sowie eine Windenanlage entstanden in den 1930er-Jahren und in der Kriegszeit. 1939 wurde das erste Frachtmotorschiff gebaut, das im Krieg für die Kriegsmarine als Tankfahrzeug umgerüstet wurde. Neben Hafenbarkassen wurde ein Schlepper für die Kriegsmarine angefertigt, der 1943 abgeliefert wurde. Weiter war die Werft, die etwa 40 Arbei-

ter beschäftigte, als Zulieferer für die U-Boot-Produktion tätig.¹³⁵ Die Sietas Werft expandierte seit den 1950er-Jahren und baute Küstenmotorschiffe, Spezialfahrzeuge und Containerschiffe in Serie. Nach der Holst-Werft 1959 wurde 1968 die Rancke-Werft übernommen, 1972 folgte die Norderwerft im Hamburger Freihafen. Bereits 1970 wurde die Tochterfirma Neuenfelder Maschinenfabrik (NMF) für Schiffskrane aus der Taufe gehoben. Durch die weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise mit dem Niedergang der Frachtraten für Containerschiffe musste Hinrich Sietas 2009 die Geschäftsführung des Familienunternehmens abgeben. Trotz eines neuen Konzeptes und Entlassungen von Mitarbeitern ging die traditionsreiche Sietas Werft 2012 in die Insolvenz. Das russische Schiffbauunternehmen Pella Shipyard übernahm 2014 den Betrieb an der Estemündung und führt ihn heute als Pella Sietas GmbH weiter.¹³⁶

3.6.7. *Johann Oelkers*

Die 1876 gegründete Schiffswerft Johann Oelkers, die sich am Neuhofer Damm am Reiherstieg in Hamburg-Wilhelmsburg befand, wurde als Familienbetrieb geführt, der bis 1991 existierte. Schlepper, Hafenfahrzeuge, Fähren, Behördenboote, Barkassen und Schuten gehörten zu den Schiffen, die hier gebaut und repariert wurden. Der Antrieb der Fahrzeuge erfolgte überwiegend mit Dieselmotoren. Das Unternehmen hatte sich auf den Einbau von Kort-Düsen im Schlepperbau konzentriert. Mehrere Helgen, Slipanlagen, Schiffbauhallen und Werkstätten mit einem fahrbaren Dampfkran für den Transport der Schiffbaumaterialien auf dem Werftgelände standen zur Verfügung. Für die Schiffskonstruktion zog die Werft auch auswärtige Ingenieure zurate.

Während des Zweiten Weltkriegs baute und reparierte die Oelkers-Werft für die Kriegsmarine Minen- und Sperrbrecherfahrzeuge und war an der Fertigung von U-Boot-Teilen beteiligt. Aber auch für die vielen Privatfirmen der Hamburger Hafenwirtschaft konnte das Unternehmen trotz der kriegsbedingten Materialbewirtschaftung weiterarbeiten. Von 1942 bis 1945 waren hier zusätzlich etwa 60 Zwangsarbeiter bei einer ständigen Beschäftigung von 70 Mitarbeitern tätig, um die Produktion zu gewährleisten. Trotz der Zerstörung durch Brand- und Sprengbomben konnte ein Magazinegebäude errichtet werden. Im Prinzip funktionierte das Werftgeschäft bis zum Kriegsende ohne große Einschränkungen.¹³⁷

3.6.8. *August Pahl*

Die 1897 in Hamburg-Finkenwerder gegründete Pahlwerft am Köhlfleth entwickelte sich in den 1930er-Jahren zu einer Spezialfirma für Seenotrettungsboote für die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS).

Auch baute sie Löschfahrzeuge und Zollboote für die Finanzverwaltung, Fähr- und Passagierdampfer für die Alster und Elbe und ein Küstenmotorschiff. Besitzer war der Ingenieur Rudolf Pahl jun. Auch im Zweiten Weltkrieg stellte das Finkenwerder Schiffbauunternehmen Rettungsboote für die DGzRS und Löschfahrzeuge für die Luftwaffe her und war für die Kriegsmarine tätig.

Nach Kriegsende entwickelte sich die Firma zu einer modernen, mittleren Schiffswerft, die Küstenmotorschiffe und Hochseefrachter herstellte. 1984 ging die Pahlwerft in Konkurs und stellte den Betrieb ein.¹³⁸

3.6.9. Georg Renck jun.

Die Harburger Werft Georg Renck jun., die schon seit 1862 existierte, besaß mehrere Slipanlagen und Neubauhelgen. Seit 1928 firmierte sie unter der Bezeichnung »Schiffswerft Georg Renck jun. KG«. Geschäftsführer und Teilhaber war der Schiffbauingenieur Dr. Heinrich Meyer. Die Familie Renck beteiligte sich weiter an dem Unternehmen. Die Bauliste umfasste u.a. Küstenmotorschiffe, Leichter, Prähme, Schuten und Pontons.

*Seit dem Jahre 1937 setzte aber eine ganz neue Entwicklung ein. Es erfolgte ein bewußter Übergang zum Motorschiffbau unter gleichzeitiger Betonung des Spezialschiffbaues. [...] In Verbindung mit diesem Übergang setzte in den letzten Jahren vor dem Krieg eine Steigerung der motorisch angetriebenen Schiffsgrößen ein. Selbstverständlich ist, daß diese Schiffe ein ganz erheblich hochwertigeres Erzeugnis darstellen wie die früheren. Erwähnt sei auch, daß die Elektro-Schweißerei in weitem Umfange angewendet wird. Einige Schiffe wurden vollständig elektrisch geschweißt.*¹³⁹

Im Zweiten Weltkrieg war die Kriegsmarine der wichtigste Auftraggeber. Bis zum Konkurs 1954 wurden noch kleinere Frachter für deutsche und ausländische Reedereien hergestellt.¹⁴⁰

3.7. Schleswig-Holstein

3.7.1. J.G. Hitzler, Lauenburg/Elbe

Im Gegensatz zu vielen deutschen Schiffbaubetrieben hat sich die Hitzler-Werft in Lauenburg an der Elbe mit ihren speziellen Angeboten auf dem deutschen und internationalen Schiffbaumarkt bis heute behaupten können.

Sie wurde 1885 von Johann Georg Hitzler gegründet und beschäftigte in den 1930er-Jahren etwa 200 Mitarbeiter. Neben der Firma in Lauenburg entstanden auch Werften in Hamburg und Regensburg, die ebenfalls von der Familie Hitzler geführt wurden. Neben dem Schiffbau spielte der Maschinenbau eine wichtige Rolle. Motorladewinden und das Hitzler-Ruder waren anerkannte Produkte des Unternehmens. Selbstfahrende Motorgüterschif-

fe in der Binnenschifffahrt und Versorgungsfahrzeuge für die Ölindustrie in Venezuela stellte die Werft von 1935 bis 1939 her. 1938 entstand eine Slipanlage. 1942 wurde die Maschinenbauhalle erweitert. Ferner wurden neue Büroräume geschaffen. Eine neue Dampfmaschine mit einer Leistung von 400 PS verbesserte die Energieversorgung. Im Krieg entstanden auf der Hitzler-Werft Motorschlepper für die Donau, Pionier-Flussfähren sowie Haupttruder für U-Boote des Typs XXI. Die Anlagen in Lauenburg blieben von Kriegszerstörungen verschont. Bereits 1947 und 1948 wurden hier zwei Barkassen für die einheimische Reederei Christoph Burmester gebaut.¹⁴¹

3.7.2. D.W. Kremer Sohn, Elmshorn

Die Kremer-Werft in Elmshorn an der Krückau steht für eine über 200-jährige Schiffbautradition, die es hier gegeben hat. Die Firma wurde 1833 von dem Schiffszimmermeister Johann Hinrich Kremer gegründet. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts gelang dem Handwerksbetrieb der Übergang von einer hölzernen Segelschiffswerft zu einem industriell geführten Schiffbauunternehmen für stählerne Fahrzeuge. Seit 1890 nannte sich die Werft D.W. Kremer Sohn, Elmshorn. 1922 wurde das Unternehmen als Kommanditgesellschaft geführt. Die Brüder Wilhelm und Max Kremer waren persönlich haftende Gesellschafter. Auch die schwere Schiffbaukrise in den 1920er- und 1930er-Jahren überstand die Firma. Im Zuge der nationalsozialistischen Wirtschaftspolitik konnte sie mit dem Bau von Hochsee-Heringsloggern wieder an alte Erfolge anknüpfen. Auch entstanden hier Küstenmotorschiffe und kleine Tanker für deutsche Auftraggeber. Für das In- und Ausland wurden Barkassen, Leichter, Schlepper, Löschboote und Inspektionsfahrzeuge geliefert. Ein Problem bildete das enge Fahrwasser der Krückau, besonders wenn es um größere Schiffsbauten mit mehr Tiefgang ging.

1939 wurden die Anlagen für die kommende Rüstungsproduktion im Krieg erweitert. Viele Landungsboote, Torpedo-Bergungsschiffe, Tanker, Taucher- und Peilboote wurden für die Kriegsmarine, Luftwaffe und das Heer hergestellt. 1942 waren bei Kremer 442 Mitarbeiter registriert, davon 109 ausländische Arbeitskräfte. Obwohl die Werfteinrichtungen bei einem Bombenangriff in der Nacht zum 3. August 1943 schwer beschädigt wurden, konnte der Betrieb auch durch die Unterstützung von Zwangsarbeitern aus Ost- und Südosteuropa weitergeführt werden. Ferner beschäftigte die Kremer-Werft zahlreiche weibliche Arbeitskräfte.

Mit dem Bau von Fischkuttern gehörte das Unternehmen zu den ersten westdeutschen Schiffbaubetrieben, die bereits ab Mai 1945 bis 1951 wieder Fischereifahrzeuge und anschließend nach Freigabe des Schiffbauverbots auch Frachter und andere Seeschiffe bauen konnten. Die Werft errichtete 1971 einen Zweigbetrieb in Glückstadt an der Unterelbe, um nicht mehr von den problematischen Fahrwasserverhältnissen der Krückau abhängig zu

sein. 1978 musste das traditionsreiche Schiffbauunternehmen Konkurs anmelden. Die Werfteinrichtungen in Elmshorn wurden für einen Baumarkt abgerissen.¹⁴²

3.7.3. Hugo Peters, Wewelsfleth und Beidenfleth

Der Schiffbau in Wewelsfleth am Unterlauf der Stör kann auf eine reiche Tradition zurückblicken. Werften wie Junge, Witt und Peters waren führend im Bau von Ewern, Kuttern, Dienstfahrzeugen sowie hölzernen und stählernen Segelschiffen mit einem Motor. Das jetzige Unternehmen der Peters Schiffbau GmbH, das sich auf den von Jürgen Peters 1871 in Wewelsfleth gegründeten Betrieb bezieht, führt diese Tradition fort. Nach dem Zweiten Weltkrieg hat sich die Werft von Hugo Peters in Wewelsfleth mit Erfolg auf den Bau von Küstenmotorschiffen und auf die Schiffsreparatur konzentriert.

Nach der Insolvenz im Jahre 2000 hat sich die Schiffswerft auf die Herstellung von Yachten und auf die Reparatur von Spezialfahrzeugen spezialisiert. Im Sommer 2017 hat der Betrieb durch den Auftrag für den Umbau der Viermastbark PEKING, die 40 Jahre lang an der Pier 16 im South Street Seaport Museum in Manhattan lag und nach Hamburg überführt wurde, auf sich aufmerksam gemacht. Der 1911 bei Blohm + Voss hergestellte Windjammer und ehemalige Flying-P-Liner wird bei Peters zurzeit restauriert und soll ab 2020 Hauptattraktion des Hamburger Deutschen Hafenumuseums werden.

Hugo Peters, der Sohn von Jürgen Peters, gründete 1921 in Beidenfleth, etwas oberhalb von Wewelsfleth an der Stör gelegen, einen Schiffbaubetrieb, auf dem von 1935 bis 1940 mehrere Fischkutter und Küstenmotorschiffe entstanden. Außerdem wurde hier 1938 der hölzerne Robbenfänger SACHSEN hergestellt.

1938 kehrte Hugo Peters wieder nach Wewelsfleth zurück und kaufte das brachliegende Areal der Störwerft. Seitdem firmierte die Firma als »Schiffswerften Hugo Peters Wewelsfleth-Beidenfleth«. Weiter gelang es ihm, 1940 die in Konkurs gegangene Schiffswerft Unterelbe AG zu ersteigern. Peters baute im Zweiten Weltkrieg mit etwa 70 Mitarbeitern noch elf Fischkutter und Küstenmotorschiffe für private Reeder. Außerdem war das Unternehmen mit dem Umbau von Fischereiboote zu Hilfsfahrzeugen für die Kriegsmarine beschäftigt. Von 1940 bis 1945 wurden eine schwimmende sanitäre Einrichtung, sechs Schleppboote für die Explosion von Seeminen, das Öl-Tankschiff DIEVENOW, der Versuchsprahm AUDION, der Treiböl-Tanker GÖHREN sowie ein Ölschöpfprahm im Auftrag der Kriegsmarine hergestellt. Für die Hamburger Stülckenwerft wurden hier im Auftrag der Kieler Kriegsmarinewerft Ausrüstungsgeräte für den U-Boot-Bau gefertigt. Neben Kriegsgefangenen waren auf der Peters-Werft auch 20 russische und polnische Zwangsarbeiterinnen tätig. Die Werftanlagen in Wewelsfleth und Beidenfleth blieben unzerstört.¹⁴³

3.7.4. *Nobiskrug, Rendsburg*

Die 1905 gegründete Rendsburger Werft Nobiskrug am Nord-Ostsee-Kanal gehört bis heute trotz aller Krisen zu den innovativsten Schiffbaubetrieben in Deutschland. Viele bekannte Schiffe liefen hier vom Stapel. Sie ist neben Lürssen und Abeking & Rasmussen weltweit führend im Bau hochwertiger Superyachten und betreibt erfolgreich das Reparaturgeschäft. Zusammen mit der einstigen HDW-Gaarden GmbH in Kiel und der Ende 2018 geschlossenen Lindenau-Werft in Kiel-Friedrichsort bildet sie den Schiffbauverbund German Naval Yards Holdings (GNYH) in Kiel und Rendsburg.

Ab 1935 baute das Unternehmen u.a. Tanker, Küstenmotorschiffe, Fahrgastschiffe, Wasserbaugeräte, schnelle Zollkreuzer, Schlepper sowie Behördenfahrzeuge. Die 1938 abgelieferten Küstenmotorschiffe BRAUNAU, FORTUNA und ORION erhielten für ihre Inneneinrichtung von der DAF, Abteilung »Schönheit der Arbeit«, eine Auszeichnung, weil sie bereits eine Propan-Gasanlage für den Gasherd und den Kühlschrank besaßen.¹⁴⁴

Im Zweiten Weltkrieg wurden bei Nobiskrug für die Kriegsmarine und für die Luftwaffe zahlreiche Hilfsfahrzeuge wie Vorpostenboote, U-Boot-Jäger, Hochseeschlepper, Seetankschiffe und ein Flugzeug-Hebeprahm gefertigt. Der Frachtdampfer KARL-CHRISTIAN LOHSE für das Flensburger Schifffahrtsunternehmen H.P. Vith konnte nicht mehr abgeliefert werden und wurde 1942 von einer dänischen Werft ausgerüstet.¹⁴⁵ Während die Nobiskrug-Werft 1938 etwa 430 Mitarbeiter zählte, stieg die Beschäftigung 1943 auf 630 Personen an. Für 1942 waren 499 Mitarbeiter registriert, davon 94 ausländische Beschäftigte (Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter). Die Anlagen und Einrichtungen blieben von Kriegseinwirkungen verschont.¹⁴⁶

Der Diplomingenieur für Schiff- und Schiffsmaschinenbau Rudolf Verhovsek war seit 1939 bei der Rendsburger Firma tätig. Im Krieg war er an verantwortlicher Stelle für den Rüstungsminister Albert Speer bei diversen Schiffbau- und Transportprojekten beteiligt. 1953 wurde Verhovsek Geschäftsführer bei Nobiskrug und leitete das Unternehmen erfolgreich bis 1976. An der Technischen Hochschule in Wien erwarb er den Doktorgrad eines Dr.-Ing. und lehrte außerdem als außerordentlicher Professor an der Technischen Universität in Berlin.¹⁴⁷

3.7.5. *Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (FSG)*

Der FSG gelang es, ab 1935 wieder zahlreiche Frachtmotorschiffe und Frachtdampfer für deutsche Reedereien und für ausländische Eigner zu bauen. Einen der besten Kunden stellte die Hamburger Firma Hugo Stinnes dar. Insgesamt gelangten 27 Frachter bis 1940 zur Ablieferung. Ab 1938 arbeitete die Werft wieder rentabel und konnte eine Dividende von vier Prozent an ihre Aktionäre auszahlen. Mit den zunehmenden Aufträgen wurden auch

die Anlagen erweitert und modernisiert. Der Reparaturbetrieb verlief ebenfalls zufriedenstellend. Ende 1938 hatte die FSG 20 Schiffe in ihren Orderbüchern verzeichnet. Die Beschäftigtenzahl stieg kontinuierlich von 818 (1935) auf 1800 Arbeiter und Angestellte (1939) an. Die Gefolgschaftsmitglieder der Werft wurden durch die diversen Veranstaltungen der Betriebsorganisationen der NSDAP kontrolliert und zur Leistungssteigerung animiert. Gerade die zahlreichen Stapelläufe eigneten sich hervorragend für die Propaganda des NS-Systems. Von 1932 bis 1952 fungierte Ove Lempelius als Geschäftsführer der FSG. Weitere Vorstandsmitglieder waren Oskar Haensgen (bis 1936), Curt Mirswa (seit 1940) und Otto Ruscheweyh (seit 1940).¹⁴⁸

Im Zweiten Weltkrieg wurde die Herstellung von Handelsschiffen zugunsten der Produktion von Kriegsfahrzeugen auf den deutschen Werften gestoppt. Die FSG beteiligte sich an der Produktion von U-Booten des Typs VII C. 28 U-Boote liefen in Flensburg vom Stapel. Außerdem wurden für die Kriegsmarine drei Pontons für Schwimmkrane und zwei Schwimmdocks angefertigt. Die Kriegsmarine beteiligte sich am Ausbau der Einrichtungen der Flensburger Werft. U.a. entstanden hier Schweißwerkstätten. Weiter wurde ein Kraftwerk errichtet. Ab Ende 1943 konnte das Unternehmen wieder Handelsschiffe nach dem Hansa-Bauprogramm herstellen. Zwei Frachter wurden 1944 fertiggestellt, während die anderen Schiffe nach dem Krieg zur Ablieferung kamen. Von den etwa 2500 Beschäftigten (1943) waren 649 Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene, u.a. aus Dänemark, Belgien, den Niederlanden, Frankreich, Polen und der Sowjetunion, hier tätig, die in einem Lager in der Nähe der Werft untergebracht waren. Die Werftanlagen wurden teilweise durch Bombenangriffe zerstört. Eine Explosion in einem Munitionsdepot auf der Ostseite der Innenförde am 16. Juni 1945 beschädigte die Werfteinrichtungen erheblich.¹⁴⁹

Die traditionsreiche FSG, die seit 1872 besteht, hat sich auf den Bau großer Fracht- und Passagierfähren spezialisiert. Sie gehört seit 2014 zum norwegischen Schifffahrts- und Offshore-Konzern Siem. 2018 geriet das Unternehmen wegen der verspäteten Ablieferung einer Fähre in wirtschaftliche Schwierigkeiten. Im Februar 2019 übernahm der Investor Lars Windhorst mit seiner Firma Sapinda die Mehrheit an der Werft. Die Anlagen am Westufer des Flensburger Hafens schräg gegenüber der Marineschule bilden ein Wahrzeichen der Fördestadt.¹⁵⁰

3.7.6. Kiel

3.7.6.1. Howaldtswerke Kiel

Seit Mitte der 1930er-Jahre konnten die Kieler Howaldtswerke wieder mehrere Neubaufträge verbuchen. Es handelte sich um Frachter, Fahrgastschiffe, Tanker und Fischdampfer für deutsche Reeder und ausländische Auf-

traggeber. Als besonders interessante Spezialfahrzeuge können die beiden Flugsicherungsschiffe OSTMARK und FRIESENLAND für die Deutsche Lufthansa angesehen werden, die 1936 und 1937 hier gebaut wurden. Diese Katalpult- und Flugsicherungsschiffe waren im transatlantischen Luftpostdienst mit Flugbooten im Süd- und Nordatlantik im Einsatz. Weiter wurde 1939 das Tankschiff ANTARKTIS für die Erste Deutsche Walfang-Gesellschaft abgeliefert, das die deutsche Walfangflotte versorgen sollte. Für das im Hamburger Schwesterunternehmen angefertigte KdF-Passagierschiff ROBERT LEY kamen die Entwürfe und die Dieselmotorenanlage von Howaldt aus Kiel. Die Werft in Kiel-Dietrichsdorf lieferte aber auch einige Hilfsfahrzeuge wie Schlepper, Tanker und U-Bootbegleitschiffe für die Kriegsmarine ab. An Investitionen wurden im Kieler Werk ein Kraftwerk, mehrere Hallen und verschiedene Anbauten errichtet, darunter im Jahr 1938 ein Verwaltungsgebäude. Die Beschäftigung lag um 1935 bei etwa 1800 Mitarbeitern, die bis 1939 entsprechend der positiven Auftragslage bis auf ca. 3000 Mitarbeiter angestiegen sein dürfte. Als Vorstand fungierte u.a. bis 1937 Friedrich Gottlieb Urlaub, der anschließend von Felix Scheder-Bieschin abgelöst wurde, der vorher bei den Emdener Nordseewerken tätig gewesen war. Als weiteres Vorstandsmitglied war Dipl.-Ing. Max Tradt in Kiel tätig, der 1940 als Schiffbaudirektor zur Danziger Werft wechselte. Die Maschinenbauabteilung leitete Oberingenieur Hans Schmerenbeck, der im Krieg in den Vorstand der Howaldtswerke wechselte. Dipl.-Ing. Arno Klehn, der seit 1934 bei Howaldt beschäftigt war, stieg 1936 zum Leiter der Projektteilung und 1941 zum Leiter des Produktionsbüros auf. Bis 1969 arbeitete er bei den Kieler Howaldtswerken, zuletzt im Vorstand.¹⁵¹

In der Festschrift zum 100-jährigen Jubiläum der Howaldtswerke 1938 kommt der nationalsozialistische Zeitgeist zum Ausdruck, der auch in den entsprechenden Chroniken und in den Fachzeitschriften häufig nachzulesen ist: *Mögen unter ihrem starken Schutz [der Kriegsmarine] auch die Howaldtswerke, wie immer ihr künftiger Name laute, weiter wachsen und gedeihen zum Ruhme von Führer, Volk und Reich!*¹⁵²

1937 wurden die Howaldtswerke von Konsul Heinrich Diederichsen an die Deutschen Werke Kiel verkauft. Die Kieler Anlagen wurden am 1. April 1939 mit dem Arsenal in Kiel zur Kriegsmarinewerft verschmolzen. Der Personalbestand betrug jetzt über 13 000 Mitarbeiter. Die Howaldtswerke in Hamburg blieben eigenständig. Allerdings wurde am 1. Juli 1943 das einstige Kieler Unternehmen von Howaldt wieder erworben. Sehr wahrscheinlich hatte sich die Fusion nicht bewährt. Der Sitz und die Hauptverwaltung von Howaldt blieben aber in Hamburg bestehen. Im Krieg wurden in Kiel von 1941 bis 1944 31 U-Boote des Typs VII C sowie Sektionen für das neue U-Boot XXI und drei Exemplare des Kleinst-U-Boot-Typs »Seehund« gebaut. Für die Rüstungsproduktion wurden in Kiel-Dietrichsdorf seit 1940 dänische und italienische Zwangsarbeiter sowie später osteuropäische Kriegsgefange-

ne und Zwangsarbeiter eingesetzt. Von den 6881 Beschäftigten der Kriegsmarinewerft in Kiel für 1942 waren 1824 als ausländische Zwangsarbeiter registriert. Mit der Fertigstellung 1943 konnte der U-Boot-Bunker KILIAN, dessen Überreste 2000/2001 für den Ausbau des Ostuferhafens beseitigt wurden, für den Bau und die Reparatur der U-Boote genutzt werden. Bei Kriegsende waren die Betriebsanlagen der Howaldtswerke in Kiel zum größten Teil zerstört.¹⁵³

Als einzigem Kieler Werftunternehmen gelang es Howaldt, sich nach dem Krieg in Westdeutschland wieder als bedeutende Schiffswerft zu etablieren. Maßgeblichen Anteil am wirtschaftlichen Erfolg hatte Adolf Westphal, der schon seit 1943 bei den Kieler Howaldtswerken als kaufmännisches Vorstandmitglied amtierte. Mit der Übernahme durch den ThyssenKrupp-Konzern ist der traditionsreiche Name Howaldt seit 2013 verschwunden. Als Nachfolgefirma der Howaldtswerke in Kiel-Gaarden fungieren seit 2013 die ThyssenKrupp Marine Systems, die den Marineschiffbau und besonders den konventionellen U-Boot-Bau in Kiel betreiben. Der Handelsschiffbau und die Reparatur mit den Dockanlagen und dem großen und markanten Helgenportalkran (HDW Gaarden GmbH) gehören seit 2011/2012 zur GNYH, der auch die Rendsburger Nobiskrug-Werft und die Ende 2018 geschlossene Lindenau-Werft in Kiel-Friedrichsort angehören.¹⁵⁴

3.7.6.2. Deutsche Werke Kiel (DWK)

Die DWK bestanden aus den Betrieben in Gaarden und in Friedrichsort. Die Beschäftigung stieg von über 5000 im Jahre 1934 bis auf insgesamt 16 700 Arbeiter und Angestellte im Jahre 1939 an. Auch konzentrierte sich das Unternehmen ausschließlich auf den Kriegsschiffbau. Die schon seit Beginn der 1930er-Jahre eingeleitete Modernisierung der Anlagen und Einrichtungen wurde nach 1935 verstärkt in Angriff genommen. Hierzu zählten die Vergrößerung der Dockkapazitäten sowie die Anschaffung eines Schwimmkrans. Weiter wurden neue Ausrüstungs- und Liegeplätze für die im Bau und in der Reparatur befindlichen Kriegsschiffe vorgenommen. Es entstanden u.a. neue Werkhallen, ein Schnürboden, eine Elektroschweißerei sowie ein Labor für die Materialprüfung. Für die vielen Beschäftigten wurde eine Großkantine gebaut. Für den kommenden Krieg wurden die Luftschutzeinrichtungen erheblich verstärkt. Ferner wurde eine Feuerwache eingerichtet.

Die Führungsebene des Unternehmens setzte sich 1935 aus dem Generaldirektor Heinrich Middendorf, dem kaufmännischen Direktor Selpert Serno und den stellvertretenden Vorständen Walter Löflund (Schiffbaudirektor) und Dr.-Ing. Werner Immich (Maschinenbaudirektor) zusammen. Die DWK hatten 1937 die Howaldt-Werft in Kiel gekauft und sie 1939 mit der Kriegsmarinewerft zusammengelegt. 1943 wurde die Fusion rückgängig gemacht und Howaldt wurde in Kiel wieder eigenständig.

Neben der Fertigung von 16 U-Booten der Typen II A–C wurden bis 1939 der Kreuzer NÜRNBERG (1935), das Schlachtschiff GNEISENAU (1938) sowie der Schwere Kreuzer BLÜCHER (1939) abgeliefert. Der 1938 vom Stapel gelaufene Flugzeugträger GRAF ZEPPELIN und einige andere schwimmende Fahrzeuge konnten wegen des Krieges nicht mehr fertiggestellt werden. Auch der Schiffsdieselmotorenbau spielte bis 1940 eine gewisse Rolle. Die Gefolgschaftsmitglieder dieses wichtigen Rüstungsbetriebes wurden durch die nationalsozialistischen Organisationen massiv beeinflusst.¹⁵⁵

Im Krieg konzentrierten sich die DWK auf den U-Boot-Bau. Bis 1941 wurden 18 U-Boote der Typen II C–D gebaut sowie 29 Boote des Typs VII C bis 1944 fertiggestellt. Von dem Versorgungs-U-Boot-Typ XIV wurden von 1941 bis 1943 noch zehn Exemplare zur Ablieferung gebracht. Für den großen U-Boot-Typ XXI wurden bis Kriegsende 150 Sektionen abgeliefert. Im Werk Friedrichsort entstanden Torpedorohre sowie Torpedos. Die Reparatur beschädigter Kriegsschiffe spielte ebenfalls eine wichtige Rolle. Die Beschäftigung lag 1942 bei 10 006 Personen, wovon 1150 ausländische Zwangsarbeiter waren. Bei der Kieler Kriegsmarinewerft waren es 6681 Werk tätige, davon 1824 ausländische Fremdarbeiter. Durch die zunehmende Einberufung der Facharbeiter zum Kriegsdienst stiegen die Zahl der Zwangsarbeiter wie auch die Beschäftigung weiblicher Arbeitskräfte stark an. Die vielen Tausend

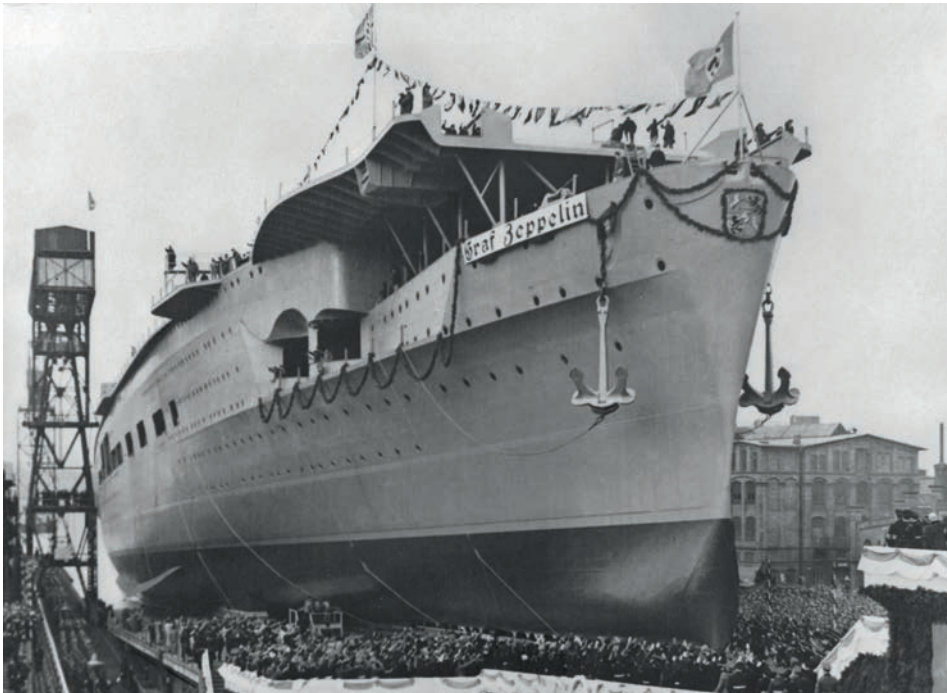


Abb. 25 Flugzeugträger GRAF ZEPPELIN, Stapellauf 1938 bei den Deutschen Werken Kiel, 1938. (Archiv DSM)

ausländischen Zwangsarbeiter waren im Kieler Stadtgebiet in Sammellagern untergebracht. Außerdem hatten die DWK Außenstellen im polnischen Gdynia (damals Gotenhafen), im griechischen Skamaranga und bei der Marinewerft in Salamis. Die Kriegsmarinewerft hatte in Gotenhafen ebenfalls einen Zweigbetrieb.¹⁵⁶

1943/44 konnte bei den DWK der U-Boot-Bunker KONRAD fertiggestellt werden. Durch die ständigen Bombenangriffe war bei Kriegsende nicht nur die Innenstadt von Kiel, sondern auch ein Großteil der Werftanlagen zerstört. Der U-Boot-Bunker und die noch intakten Werfteinrichtungen wurden auf Befehl der alliierten Siegermächte demontiert. Die beiden imposanten Trockendockanlagen der einstigen Kaiserlichen Werft konnten allerdings schon seit 1946 wieder von den Howaldtswerken genutzt werden. Das Marinearsenal entstand seit 1957 als Nachfolgebetrieb auf dem Areal der DWK auf dem Ostufer. 2015 wurde das Arsenal aufgelöst und nach Wilhelmshaven verlegt. Die bestehenden Einrichtungen werden aber weiter von der Deutschen Marine für die Instandsetzung und Reparatur ihrer schwimmenden Einheiten verwendet. 2020 soll das Arsenal seinen Betrieb jedoch wieder aufnehmen. Im ehemaligen Werk Friedrichsort entstand 1948 die MaK Maschinenbau AG, die 1964 vom Krupp-Konzern übernommen wurde und erfolgreich im Schiffsdieselmotorenbau agierte. Die Geschäfte werden seit 1996 von der amerikanischen Firma Caterpillar Motoren GmbH & Co. KG weitergeführt.¹⁵⁷

3.7.6.3. Friedr. Krupp Germaniawerft

Die Friedr. Krupp Germaniawerft lag an der östlichen Seite der Innenförde an der Hörn im Stadtteil Gaarden. Die überdachten Hellinge bildeten das Wahrzeichen des Unternehmens. Wegen der schlechten Geschäftszahlen der Kieler Werft gab es Überlegungen im Krupp-Konzern, sich von der Beteiligung bei Germania zu trennen. Im Gegensatz zu den DWK behielt sie nach 1935 den Handelsschiffbau bei. Sie lieferte von 1935 bis 1939 Motortanker (W.B. WALKER, NARRAGANSETT, HENRY DUNDAS, ESSO BOLIVAR und CHINA) sowie Fracht- und Passagierschiffe für ausländische und einheimische Reedereien ab, die mit Zweitakt- und Viertakt-Dieselmotoren aus eigener Produktion ausgerüstet waren.

Als das führende deutsche Schiffbauunternehmen in der Konstruktion von U-Booten bis 1918 spielten der U-Boot- und der Kriegsschiffbau mit Beginn der Wiederaufrüstung in der NS-Zeit wieder eine zentrale Rolle. Das Ingenieurkontor für Schiffbau GmbH aus Den Haag war seit dem 1. Oktober 1934 unter der Leitung von Dr.-Ing. Hans Techel neben der AG »Weser« auch auf der Germaniawerft für die U-Boot-Konstruktion tätig. Etliche Ingenieure und Techniker, u.a. Wilhelm Etbach, wurden von dem Kieler Betrieb übernommen. Das Ingenieurkontor für Schiffbau GmbH ging 1936 nach Lübeck.



Abb. 26 Stapellauf des Schweren Kreuzers PRINZ EUGEN bei der Friedr. Krupp Germaniawerft in Kiel, 1938. (Archiv DSM)



Abb. 27 Friedr. Krupp Germaniawerft, Kiel, um 1940. (Archiv DSM)

Neben den U-Booten (14 Boote des Typs II B, vier Boote des Typs VII und elf Boote des Typs VII B) entstanden bis 1939 fünf Zerstörer (Z 9 bis Z 13) und sechs Begleitboote (F 1 bis F 6). Außerdem lief 1938 der Schwere Kreuzer PRINZ EUGEN vom Stapel.

Aufgrund der guten Beschäftigungslage kletterte die Zahl der Mitarbeiter von 7132 (1935) auf 8855 (1939). Im Jahre 1933 hatte die Germaniawerft nur 2460 Arbeiter und Angestellte. Der kaufmännische Direktor Albert Schrödter bestimmte von 1926 bis 1943 die Geschicke des Unternehmens. Er avancierte zum Wehrwirtschaftsführer (1937) und bekleidete in der Kieler Wirtschaft leitende Funktionen. Als technischer Leiter fungierte seit 1936 Kurt von Sanden, der bereits vor dem Ersten Weltkrieg bis 1924 bei Germania an der Entwicklung von Schiffsdieselmotoren für U-Boote geforscht hatte und danach als Professor an die Technische Hochschule Karlsruhe ging. Seit 1929 war Dr.-Ing. Karl Mohr hier tätig. 1935 wurde er Leiter der Konstruktionsabteilung. Nachdem er 1941 Prokurist geworden war, ernannte ihn das Unternehmen 1942 zum Abteilungsdirektor, der für den kompletten Motorenbau bei den U-Booten die Verantwortung trug. Nach dem Krieg nahm Mohr 1952 aufgrund seiner Kompetenz im Dieselmotorenbau wieder eine leitende Stellung bei Krupp auf.¹⁵⁸

Im Zweiten Weltkrieg diente die Germaniawerft überwiegend der Rüstungsindustrie, indem sie insgesamt 172 U-Boote der verschiedenen Typen herstellte. Die Zahl der Arbeitskräfte bewegte sich 1942 bei 8277 Personen, dazu zählten 851 ausländische Zwangsarbeiter. 1943/44 arbeiteten hier zwischen 10 000 und 11 000 Werk tätige. Die ausländischen Zwangsarbeiter dürften in diesem Zeitraum zwischen 1200 und 1500 Personen umfasst haben. Bei Kriegsende befand sich das Werftareal durch die ständigen Bombenangriffe der alliierten Luftverbände in einem desolaten Zustand. Die vorhandenen Helgen, Krananlagen und Werkstätten wurden auf Befehl der alliierten Militärregierung auf die Demontageliste gesetzt und 1946 bis 1947 gesprengt. Einer der wichtigsten maritimen Rüstungsbetriebe des »Dritten Reiches«, die Friedr. Krupp Germaniawerft, hatte aufgehört zu existieren. Das Industriegelände gehörte bis Ende der 1980er-Jahre noch dem damaligen HDW-Schiffbaukonzern. Seit den 1990er-Jahren hat die Stadt Kiel durch die Expo 2000 das Areal im Rahmen des Projektes »Kai City Kiel« für die Freizeit- und Wohngestaltung sowie als Dienstleistungszentrum entwickelt.¹⁵⁹

3.7.7. Lübeck

3.7.7.1. Lübecker Flender-Werke AG, Lübeck-Siems

Die 1917 als Zweigniederlassung der Brückenbau Flender AG aus Düsseldorf in Lübeck-Siems am linken Ufer der unteren Trave entstandenen späteren Flender-Werke konnten ab Mitte der 1930er-Jahre vom allmählichen Auf-

schwung der Handelsschifffahrt und der Wiederaufrüstung profitieren. Die Firma baute Tonnenleger, Küstenmotorschiffe, Frachter, Tanker, Motorschiffe und Schwimmdocks. Neben der Konstruktion von Docks, ein Spezialgebiet von Flender, wurden aber auch Minensucher und U-Boote für die Kriegsmarine gefertigt. Werftdirektor ab 1929 war Hermann Bunte, der auch nach 1945 in leitender Position und bis 1961 im Vorstand des innovativen Schiffbaubetriebes tätig war. Die damalige Zahl der Beschäftigten dürfte etwa 2000 betragen haben.¹⁶⁰

Im Zweiten Weltkrieg war die Werft, wie die überwiegende Zahl der deutschen Schiffbaubetriebe, in der Rüstungsproduktion tätig, die nur durch Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter zu bewältigen war. Für 1942 gab es bei einer Gesamtbeschäftigtenzahl von 2396 Arbeitern und Angestellten 628 ausländische Zwangsarbeiter. Es wurden 40 U-Boote des Typs VII B, C und C/41 sowie 157 U-Boot-Sektionen IV für den Typ XXI hergestellt. Flender entwickelte unter der Leitung von Hermann Bunte das Kleinst-U-Boot vom Typ »Biber«, von dem insgesamt 324 Stück von dem Lübecker Betrieb und anderen Werften angefertigt wurden. Ferner wurden Schwimmdocks und Frachter aus dem Hansa-Bauprogramm gebaut. Diese enorme Baukapazität konnte nur durch eine Erweiterung der Werkseinrichtungen erreicht werden.¹⁶¹

Die Werftanlagen mit den Hallen, Helgen, Kranen und Schwimmdocks blieben unzerstört, so dass Flender nach Aufhebung des Schiffbauverbots wieder Schiffe und Schwimmdocks bauen konnte. Die Flender-Werft musste 2002 Insolvenz anmelden. Der letzte Neubau, die Fähre NORRÖNA, wurde 2003 abgeliefert. Damit schloss das letzte verbliebene Lübecker Schiffbauunternehmen seine Tore. Das markante Verwaltungsgebäude, die Hallen, Krane

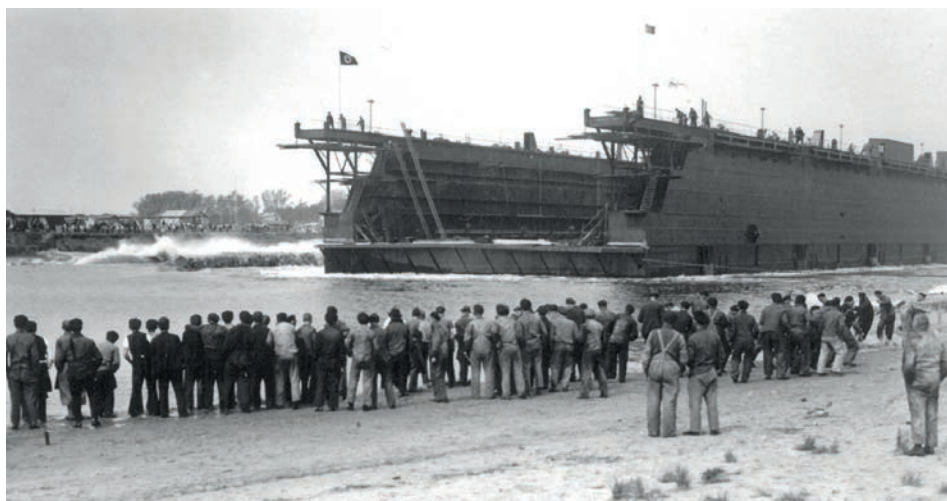


Abb. 28 Stapellauf eines Schwimmdocks für Rumänien bei Flender in Lübeck, 1938. (Sammlung Dirk J. Peters)

und Schwimmdocks wurden abgerissen bzw. verkauft. Geblieben sind nur einige Gebäude und die einstige Arbeiterwohnsiedlung. Heute betreibt die in Lübeck beheimatete Lehmann-Gruppe auf dem traditionsreichen Werftplatz einen Umschlagsterminal, den Lehmann-Kai 2.¹⁶²

3.7.7.2. Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft (LMG)

Die LMG gilt seit ihrer Gründung 1873 weltweit als die Spezialwerft für den Bau von Schwimmbaggern. Teile der markanten Werkhallen mit ihren Tudor-Fensterbögen von 1907–1909 haben sich bis heute erhalten. 1911 wurde die Bagger- und Schiffbaufirma von Orenstein & Koppel aus Berlin übernommen. Von 1935 bis 1939 entstanden hier auf dem Areal zwischen der Einsiedelstraße und dem Burgtorhafen (Hafenstraße) neben Eimer-, Spül- und Saugbaggern, Schuten und Pontons auch 14 Frachtdampfer für die Hamburger Reedereien Knöhr & Burchard, A. Kirsten und für die Bremer Argo-Reederei. Der 1936 gebaute Eimerkettenbagger WELS für die Wasserstraßenverwaltung in Eutin liegt heute als Museumsschiff ganz in der Nähe im Museumshafen Lübeck an der Untertrave. Von 1938 bis 1940 wurde die ortsprägende Baggermontagehalle mit einer Länge von 162 m, 36 m Breite, einer Höhe von 14 m sowie mit Laufkränen von 30 Tonnen errichtet. Seit 1926 war bei der LMG Diplomingenieur Ludwig Rasper beschäftigt, der 1936 zum Prokuristen, 1943 zum Maschinenbaudirektor und



Abb. 29 Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft (LMG), 1936. (Archiv DSM)



Abb. 30 LMG, Lübeck, Stapellauf, 1938. (Archiv DSM)



Abb. 31 LMG, Lübeck, Schiffe auf dem Helgen, 1939. (Archiv DSM)

1952 zum Vorstandsmitglied aufstieg. Bis 1968 bestimmte er die Geschicke des Unternehmens, das führend in der modernen, internationalen Bagger- und Schiffbautechnik war.¹⁶³

Im Krieg baute die LMG mehrere Schwimmbagger und Minensucher für die Kriegsmarine. Ferner wurden hier aber auch vier Frachtschiffe nach dem

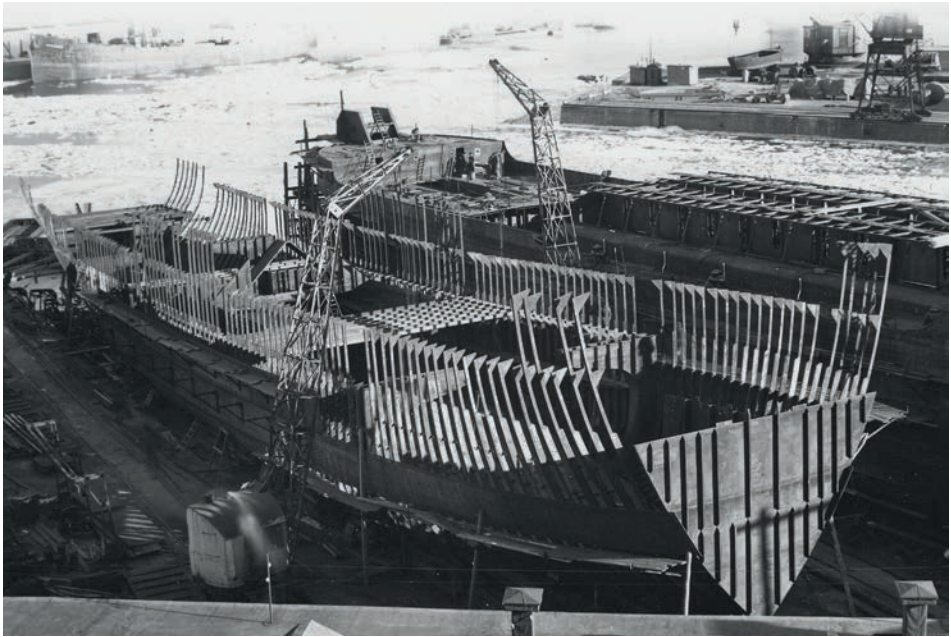


Abb. 32 LMG, Lübeck, Schiffe auf dem Helgen, 1940. (Archiv DSM)



Abb. 33 Bagger WELS, LMG, Lübeck, 2010. (Foto: Dirk J. Peters)



Abb. 34 HAFENBAUDIREKTOR DR. H.C. KRÜGER, LMG, Lübeck, 1940. (Archiv DSM)

Hansa-Programm errichtet. Der 1943 für die Kriegsmarinewerft abgelieferte große Hopper-Saug-Schwimmbagger HAFENBAUDIREKTOR DR. H.C. KRÜGER war nach dem Krieg als WILHELM KRÜGER für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung im Nord-Ostsee-Kanal und bis 2016 für verschiedene Baggerunternehmen im Einsatz. Die Werftanlagen wurden bis 1943 um eine Lehrlingswerkstatt, eine Tischlerei und einen Spänesilo erweitert. 1942 beschäftigte die LMG 1602 Mitarbeiter, davon 255 ausländische Zwangsarbeiter. Die Schiff- und Maschinenbaueinrichtungen blieben im Krieg unzerstört.¹⁶⁴

Der Lübecker Bagger- und Schiffbaubetrieb erlebte in der Nachkriegszeit einen ungeahnten wirtschaftlichen Aufstieg, doch machte die weltweite Krise im Seeschiffbau auch vor der LMG nicht halt. Um 1987 wurden der Schiffbau und um 1990 der Schwimmbaggerbau eingestellt. 1993 hieß die einstige Werft Krupp Fördertechnik GmbH. Das baggertechnische Knowhow blieb vorerst in Lübeck erhalten, während die schiffbauliche Ausrüstung bei anderen Werften erfolgte. Mit der Übernahme durch diverse Firmen, die auch mit starken Personalreduzierungen verbunden waren, ist der traditionelle Name LMG wieder aufgenommen worden. 2011 meldete die Firma Insolvenz an. Auf einem Teil des brachliegenden Industrieareals befindet sich seit 2016 die Kulturwerft Gollan, die einige Werkhallen nach einem Umbau als Veranstaltungszentrum nutzt.¹⁶⁵

3.7.7.3. Schlichting-Werft, Lübeck-Travemünde

Die von Johannes Schlichting 1898 in Travemünde gegründete Boots- und Yachtwerft siedelte 1905 auf das gegenüberliegende Flussufer auf den Priwall

um. Sein ältester Sohn Rudolf Schlichting trat 1924 als Ingenieur in den elterlichen Betrieb ein, den er ab 1929 zusammen mit seinem Vater leitete und 1943 übernahm. Seit Mitte der 1930er-Jahre baute Schlichting Jollenkreuzer und Flugsicherungsboote für die Luftwaffe sowie Torpedofang- und Minenräumboote für die Kriegsmarine. Im Krieg diente die Schlichting-Werft als Rüstungsbetrieb für die Kriegsmarine, die hier Minenräum-, Torpedofang- und Schnellboote in Serie bauen ließ. Die Werftanlagen wurden erweitert. Es entstanden größere Hallen und Werkstätten (Dreherei, Schmiede, Kupferschmiede, Schlosserei, Motorenreparatur, Schiffbau und E-Werkstatt). 1942 zählte das Unternehmen 362 Mitarbeiter, darunter 25 ausländische Zwangsarbeiter.

Nach dem Krieg entwickelte sich das Unternehmen zu einer mittleren Seeschiffswerft, die erfolgreich Frachter, Fischkutter, Marinefahrzeuge, Polizeiboote, Tanker, Forschungsschiffe sowie Container-, Kühl- und RoRo-Schiffe baute. Treibende Kraft war der Hamburger Reeder und Schiffbauer Alwrick Harmstorf, der 1953 Besitzer der Schlichting-Werft wurde und sie zu einer modernen Seeschiffs- und Reparaturwerft umbauen ließ. Harmstorf übernahm u.a. auch die Büsumer Schiffswerft sowie die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft und andere Betriebe. Im Zuge der weltweiten Schiffbaukrise musste die Schlichting-Werft 1987 Konkurs anmelden. Das Inventar wurde versteigert und die Gebäude wurden abgerissen. Heute befindet sich hier neben dem Fähranleger der Priwall-Fähre auf dem einstigen Werftgelände eine Senioren-Residenz mit dem Namen »Rosenhof«.¹⁶⁶

3.8. Neptunwerft Rostock

Die 1850 entstandene Neptunwerft in Rostock gilt als die älteste und traditionsreichste Seeschiffswerft in Mecklenburg-Vorpommern, die mit dem Bau des ersten in Deutschland hergestellten eisernen und seegehenden Schraubendampfers ERBGROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ, der 1851 vom Stapel lief, eine bedeutende technische Leistung vollbrachte. Konstrukteur war der Ingenieur Albrecht Tischbein, der sowohl als Schiffbaumeister als auch als Maschinenbauer agierte. Mit der Einstellung des Schiffsneubaus 1991 an diesem Standort am Rostocker Stadthafen endete eine Ära. 1992 wurde das Mehrzweckcontainerschiff KAPITAN MOSHCHINSKI als letzter Neubau abgeliefert. 1993 wurde die Neptun Industrie Rostock GmbH gegründet, die 1997 von der Meyer Werft in Papenburg übernommen wurde. Im Jahre 2000 wurde der historische Schiffbaustandort in Rostock aufgegeben. Die Neptunwerft, wie sie seit 2006 wieder heißt, baut seit 2002 in Warnemünde erfolgreich in modernen Hallen vor allem Flusskreuzfahrtschiffe und Sektionen für die Meyer Werft, aber auch Spezialschiffe wie Fähren und Gastanker. Auf dem Neptun-Areal in Rostock wurden viele Gebäude, Helgen und Krane abgerissen. Zwei historische Schiffbauhallen werden seit

2008 nach einem Umbau als Einkaufszentrum genutzt. Eine Gedenktafel aus den 1970er-Jahren für die auf der Neptunwerft ums Leben gekommenen ausländischen Kriegsgefangenen und Fremdarbeiter stellt eine Mahnung dar. Der einstige Luftschutzbunker der Firma aus dem Jahre 1943/44 wird für Musikveranstaltungen genutzt. Das Führerhaus eines Helgenkrans von 1976 soll nach einem Umbau als Trauzimmer der Stadt Rostock zur Verfügung stehen.¹⁶⁷

Die 1934 gegründete Nachfolgefirma »Neptunwerft Rostock Schiffswerft und Maschinenfabrik GmbH« der 1932 in Konkurs gegangenen alten Neptunwerft versuchte mit einem erweiterten Fertigungsprogramm (Stahlhochbau) unter ihrem Direktor Tönjes Cordes das Unternehmen wieder zu stabilisieren. Neben dem Geschäftsführer Cordes waren im Direktorium mit Prokura Oberingenieur Wilhelm Bey und Diplomkaufmann Horst Klawitter vertreten.

Neben der Stahlbaufertigung und dem Vorrichtungsbau für die Rostocker Flugzeugindustrie (Heinkel-Werke) lieferte die Neptunwerft von 1935 bis 1939 insgesamt 22 Handelsschiffe ab, darunter Frachter, Passagierschiffe und Kühlschiffe für deutsche Reedereien und für ausländische Auftraggeber. Seit 1936 war das Rostocker Unternehmen auch für die Kriegsmarine tätig. Dafür wurden die Schiffbaueinrichtungen modernisiert, die Schweißkapazitäten erweitert, die Hellinge umgerüstet und zusätzliches Personal eingestellt. Die Kriegsmarine und der Essener Stahlkonzern Fried. Krupp bewilligten für den Ausbau des Betriebes erhebliche Geldmittel. Als erster Marineauftrag wurde 1939 der Schnellboot-Tender TANGA abgeliefert. Die Beschäftigung kletterte kontinuierlich von 430 Arbeitern und Angestellten im Jahre 1935 auf 1800 Mitarbeiter im Jahre 1938. Allerdings wurde der verdienstvolle Werftdirektor Tönjes Cordes am 23. Februar 1938 auf unwürdige Art und Weise fristlos entlassen. Er passte als Freimaurer nicht in das Bild eines nationalsozialistisch geprägten Wehrwirtschaftsführers.¹⁶⁸

Im Krieg stellte die Neptunwerft als Rüstungsbetrieb 26 Minensuchboote und zehn U-Boote des Typs VII C und VII C/41 her. Teilweise wurde hier bereits die Sektionsbauweise angewendet. Weiter kamen die Frachter ECKENHEIM und GUNTHER aus dem Hansa-A-Bauprogramm 1943 bzw. 1944 zur Ablieferung. Das Rostocker Unternehmen weitete die Produktion nach Wismar aus, wo 1941 die Hansewerft GmbH gegründet wurde. In Rostock wurden andere Firmen als Zulieferbetriebe benötigt. Die Beschäftigung stieg 1943/44 auf fast 4000 Mitarbeiter an, darunter etwa 1400 ausländische Zwangsarbeiter aus West- und Südosteuropa sowie aus der Sowjetunion. Viele Frauen ersetzten die eingezogenen deutschen Fachkräfte. Als Geschäftsführer und Prokuristen waren Theodor Peter Schmitz, Erich Längen, Dr. Kurt Theobald, Wilhelm Bey, Wilhelm Saft, Dr. Paul Hauschildt, Martin Nissen sowie die Herren Scharein und Lettow auf der Neptunwerft tätig. Bei den Luftangriffen der alliierten Bomberverbände gab es 1943 und 1944

erhebliche Schäden an den Werftanlagen. In den ersten Friedensmonaten erfolgte die systematische Demontage der Werfteinrichtungen durch sowjetische Militärdienststellen, die allerdings am 10. Oktober 1945 auf Befehl der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD) aufgehoben wurde. Der ehemalige Abteilungsleiter für die Schnellboot-Tender, Meno Schnapauß, wurde von Juni 1945 bis Februar 1947 als Direktor für die neue Neptunwerft unter Leitung der sowjetischen Generaldirektion bestellt.¹⁶⁹

3.9. Kröger-Werft in Warnemünde und Stralsund

Die 1928 in Warnemünde von den Brüdern Karl und Hans Kröger sowie von Walter Brauer gegründete »Yacht- und Bootswerft Gebr. Kröger« stellte seit den 1930er-Jahren neben ihren bekannten Produkten (schnelle Segelyachten, einheitliche Segeljollen vom Typ »Sharpie« und Motorkreuzer aus Holz) auch hölzerne Boote für die im Aufbau befindliche Luftwaffe des NS-Staates her. Die Werftinhaber hatten nach ihrer Lehre eine theoretische Schiffbauausbildung auf der Ingenieurschule in Hamburg absolviert und waren danach auf verschiedenen Schiffbaubetrieben in Hamburg und Kiel tätig. Das junge Unternehmen entwickelte verschiedene Typen von schnellen Flugsicherungsbooten (Flugbetriebsboote) aus Holz für die Bergung der über See verunglückten Flugzeugbesatzungen sowie ihrer abgestürzten Flugzeuge. Auch wurden Dienstfahrzeuge für die Lotsen und für die Fischereiaufsicht sowie Schleppboote für die Luftwaffe produziert. Wegen der zunehmenden Bedeutung für den militärischen Bootsbau wurde die Kröger-Werft ab 1934 auf dem linken Warnowufer zwischen dem Hafen und dem Wendebassin erweitert. Neben einer Eisenbahnanbindung und Liegeplätzen entstand 1935 eine Patentslipanlage für bis zu 100 Tonnen schwere Boote, die 1939 auf 150 Tonnen Tragfähigkeit verstärkt wurde. Die Werfteinrichtungen wurden für die zunehmenden Rüstungsaufträge bis 1945 immer wieder angepasst. Die Anzahl der Mitarbeiter, die sich 1934 auf etwa 60 Beschäftigte belief, betrug 1937 schon 400 Arbeiter und Angestellte.

Im Zweiten Weltkrieg wurde die Rüstungsproduktion der Flugbetriebsboote (FLB) in verschiedenen Variationen als Typ »Seeteufel« I bis VIII erheblich ausgeweitet. Für die Kriegsmarine entstanden ab 1944 Kleinst-Torpedoboote des Typs »Hydra« und Sprengboote vom Typ »Linse«. Da die Anlagen in Warnemünde aus Platzgründen nicht ausgebaut werden konnten, wurde ab 1939 in Stralsund in der Nähe des Rügendamms und der Halbinsel Dänholm eine neue Werft aus dem Boden gestampft, die ebenfalls Flugsicherungsboote und Schnellboote in Serie herstellte und etwa 600 Arbeiter beschäftigte. Hier gab es keine Beschränkungen aufgrund der örtlichen Eigentumsverhältnisse. 1944 errichtete die Kröger-Werft noch eine weitere Betriebsstelle in Schwaan, südlich von Rostock. Sowohl in Warnemünde (1942) als auch in Stralsund (1944) gab es durch Fliegerangriffe alliierter Bomberverbän-

de Schäden an den Werfteinrichtungen. Die Produktion konnte aber weitergeführt werden. Mit dem Einmarsch der Roten Armee nach Mecklenburg-Vorpommern flüchteten die Werftinhaber Karl und Hans Kröger am 1. Mai 1945 mit einem Teil der Mitarbeiter, Konstruktionsunterlagen, Maschinen und Werkzeugen nach Neustadt in Holstein. Walter Brauer hatte sich nach Südschweden abgesetzt, wo er einige Jahre arbeitete, bevor er nach Schleswig-Holstein zurückkehrte. Zuerst in Büdelsdorf seit 1946 und dann am heutigen Standort in Schacht-Audorf seit 1952 am Nord-Ostsee-Kanal bauten die Brüder Kröger und Walter Brauer in Westdeutschland die neue Kröger-Werft wieder auf. Weiter übernahmen sie 1947 die stillgelegte Husumer Schiffswerft, die ebenfalls als Schiffbaubetrieb aktiviert wurde und bis zu ihrer Insolvenz im Jahre 1999 Bestand hatte. Während die einstige Husumer Schiffswerft heute noch als »Husumer Dock und Reparatur GmbH & Co. KG« existiert und sich mit dem Bau von Windkraftanlagen ein neues Standbein geschaffen hat, ist die Kröger-Werft am Nord-Ostsee-Kanal heute als Tochterunternehmen der Bremer Fr. Lürssen-Gruppe erfolgreich auf dem internationalen Schiffbaumarkt tätig. Interessant ist, dass die ehemaligen Werftareale in Warnemünde und Stralsund nach der Demontage und der Enteignung zur Ausgangsbasis für die von der SMAD initiierte neue Werftindustrie in der DDR wurden. Die Warnowwerft in Warnemünde (gegründet 1946) und die Volkswerft in Stralsund (gegründet 1948) sind heute Teil der MV-Werften des malaysischen Genting-Konzerns, der sich auf den Bau von Kreuzfahrtschiffen konzentriert hat.¹⁷⁰

3.10. Stettin

3.10.1 Stettiner Oderwerke

Die Stettiner Oderwerke in Stettin-Grabow hatten ihre Anlagen in den 1920er-Jahren modernisiert und konnten auf ihren Helgen mit den elektrischen Kranen bis zu 130 m lange Schiffe bis zu einer Größe von 6000 BRT bauen. Auch hatten sie eine umfangreiche Reparaturabteilung mit zwei Schwimmdocks und einem Schwimmkran von 80 Tonnen Leistung. Die Werft baute Frachter, Eisbrecher, Schlepper, Bagger, Schuten, Fähren, Passagierschiffe und ab 1935 auch Marinefahrzeuge. Die Beschäftigung lag Mitte der 1930er-Jahre bei etwa 2500 Mitarbeitern mit einer umfangreichen Konstruktionsabteilung, die aus ca. 250 Technikern bestand. Neben der Schiffbauhalle, Schmiede, Schlosserei, Tischlerei, Zimmerei, Maschinenhalle und Gießerei wurde 1935 ein neues Verwaltungsgebäude errichtet, das 1936 bezogen wurde. Die Kaianlagen wurden erweitert und mit einem elektrischen Schienen-Portalkran ausgerüstet. Für den zunehmenden Einsatz der Schweißtechnik im Schiffbau wurden die Einrichtungen verbessert. Auf dem gegenüberliegenden rechten Oderufer wurde mit Unterstützung der



Abb. 35 Eisbrecher WAL (Bauwerft: Stettiner Oderwerke) im Neuen Hafen in Bremerhaven, 2014. (Foto: Dirk J. Peters)

Kriegsmarine ab 1938 eine Reparaturabteilung aufgebaut, die überwiegend der Marine diente. Die Beschäftigung stieg entsprechend den gut gefüllten Auftragsbüchern auf etwa 3600 Angestellte und Arbeiter an.

Ab 1934 übernahm Werftdirektor Fregien die Verantwortung für den gesamten technischen Bereich. Unterstützung erhielt er von Direktor Büsing, der den Maschinenbau leitete und von 1921 bis 1945 hier tätig war. Als kaufmännischer Leiter stand Direktor Hermann zur Verfügung. Als Betriebsleiter fungierte Oberingenieur Uhl, während die verantwortlichen Abteilungsleiter für den Schiffbau Oberingenieur Wilson, später Oberingenieur Reiners und für den Maschinenbau Oberingenieur Kreckow, später Oberingenieur Funke und Hildebrandt waren. Die Schweißabteilung wurde von Dipl.-Ing. L. Tetzlaff geleitet. Die Reparaturwerft wurde von Ingenieur R. Gellert geführt.

1935 wurde das Turbinendampfschiff TANNENBERG, der bis dahin größte Neubau der Stettiner Oderwerke, ein Kombischiff für Fracht und Passagiere für den Seedienst Ostpreußen, abgeliefert. Die Maschinenanlage stammte von Schichau aus Elbing. Für die Stettiner Reederei Rud. Christ. Gribel wurden 1935 der Frachter POMMERN, 1936 der Frachter SAAR und 1938 der Frachter RUHR fertiggestellt. Für die Bremer Reederei DDG Hansa wurde 1936 der Frachtdampfer ROLANDSECK abgeliefert. Neben zahlreichen Aufträgen für die verschiedenen Wasserbauämter entstand 1938 der Eisbrecher WAL, der heute als aktives Museumsschiff in Bremerhaven im Neuen Hafen seinen Liegeplatz gefunden hat. 1936 wurde der Tanker SASSNITZ für die

Kriegsmarine abgeliefert, dem 1937, 1938 und 1939 die Minensucher M 4, M 5, M 6 und M 11 des Typs 35 folgten. Für die Luftwaffe wurde 1937 das Flugsicherungsschiff GREIF gebaut. 1937 und 1938 wurden außerdem vier Kühlschiffe zu U-Boot-Tendern umgebaut.

Der größte Neubau für den Seedienst Ostpreußen, das 138 m lange und 6200 BRT große Motorschiff MARIENBURG, lief zwar noch 1939 vom Stapel, wurde aber wegen des Krieges nicht mehr zu Ende gebaut. Die Fähr- und Frachtschiffe PREUSSEN, HANSESTADT DANZIG und TANNENBERG wurden zu Hilfsminenfahrzeugen umgerüstet. Die Stettiner Oderwerke konzentrierten sich im Krieg auf den Bau und die Reparatur von Minensuchbooten. Für die Kriegsmarine wurden zwei U-Boote des Typs VII C 1943/44 abgeliefert. Als Handelsschiff baute das Stettiner Unternehmen im Zuge des Hansa-A-Bauprogramms den Frachter MICHAEL FERDINAND, der 1944 für die Rostocker Reederei Hugo Ferdinand abgeliefert wurde. Bei den Luftangriffen 1943/44 auf Stettin wurden auch die Werftanlagen beschädigt. 1942 waren in der Firma 3875 Mitarbeiter beschäftigt, davon 530 ausländische Zwangsarbeiter. Vor dem Einmarsch der Roten Armee nach Stettin am 7. März 1945 wurden noch einige Schwimmdocks, Konstruktionszeichnungen und Werkzeugmaschinen in den Westen transportiert. Auch viele Werftangehörige waren vorher geflüchtet. Die Stettiner Oderwerke errichteten nach dem Krieg 1947 in Köln-Deutz am Rhein wieder einen Werftbetrieb, der bis 1960 existierte. 1962 wurde die einstige renommierte Stettiner Firma aus dem Kölner Handelsregister endgültig gelöscht. Im polnischen Stettin entstanden auf dem einstigen Areal der Oderwerke und des Vulcan neue Werften.¹⁷¹

3.10.2. Stettiner Vulcan-Werft, Greifenwerft, Gollnow-Werft, Baltik-Werft und Maureb

1938 wurde die 1928 stillgelegte und anschließend demontierte Vulcan-Werft in Stettin-Bredow wieder in Betrieb genommen. Ab 1940 sollten hier U-Boote des Typs VII C für die Kriegsmarine gebaut werden. Allerdings wurde nur das Boot U 901 fertiggestellt. Der Stapellauf fand 1943 statt. Die Ablieferung erfolgte 1944. 1941 entstand hier ein Schwimmdock, das 1956 aus dem Besitz des Bundes von der Bremerhavener Sieghold-Werft erworben wurde. Im Handelsschiffbau wurde 1944 der Dampfer NJONG im Zuge des Hansa-A-Bauprogramms für die Deutschen Afrika-Linien gebaut. Der Dampfer PETER RICKMERS für die Rickmers-Reederei erlebte nur den Stapellauf, der 1944 stattfand. 1942 beschäftigte das Unternehmen 1328 Mitarbeiter, davon 395 ausländische Zwangsarbeiter. Mit der Besetzung Stettins durch sowjetische Truppen am 7. März 1945 endete die kurze Periode der einstmals berühmtesten deutschen Schiffswerft. Auf dem ehemaligen Gelände errichtete später der polnische Staat einen neuen Schiffbaubetrieb.¹⁷²

In Stettin gab es weitere Schiffbaubetriebe. Die 1934 entstandene Greifen-

werft baute bis 1939 einige Küstenmotorschiffe. Im Krieg war sie überwiegend für die Luftwaffe und für die Kriegsmarine mit der Herstellung von Küstentankern ausgelastet. 1942 betrug die Beschäftigung 368 Mitarbeiter, davon 75 Zwangsarbeiter. Die Stettiner Stahlbaufirma Gollnow errichtete im Krieg einen Schiffbaubetrieb, der für die Kriegsmarine Fährprähme und Hebeponsonten fertigte. 1944 erlitt die Werft durch Luftangriffe schwere Schäden. 1942 waren bei der Baltik-Werft in Stettin 218 Arbeiter tätig, worunter sich 71 ausländische Zwangsarbeiter befanden. In Swinemünde, einem wichtigen Flottenstützpunkt der Kriegsmarine, beschäftigte der Marinewaffen- und Ausrüstungsbetrieb (Maureb) 1942 in seiner Werft 441 Mitarbeiter, davon 82 ausländische Zwangsarbeiter.¹⁷³

3.11. Elbing, Danzig, Königsberg und Memel

3.11.1. *International Shipbuilding – Danziger Werft*

Die schwierige politische Lage in Danzig, Elbing und Königsberg nach dem Ersten Weltkrieg mit der Abtrennung des Freistaates Danzig vom Deutschen Reich durch den »Korridor« und durch die Bestimmungen des Versailler Vertrages bereiteten den Seeschiffswerften in West- und Ostpreußen in den 1920er- und 1930er-Jahren erhebliche Probleme. Aus der Kaiserlichen Werft Danzig entstand die Reichswerft Danzig, die ab 1921 als internationale Aktiengesellschaft mit englischem, französischem, polnischem und Danziger Kapital unter der Bezeichnung »The International Shipbuilding & Engineering Company Limited, Danzig« geführt wurde. Der Danziger Hochschulprofessor Ludwig Noé leitete das Schiffbau- und Reparaturunternehmen von 1919 bis 1939. Seine Aufgabe bestand darin, den Betrieb auf den Handelsschiffbau und auf die zivile Stahlbaufertigung (u.a. Lokomotiv- und Waggonbau, Kessel- und Kühlanlagen, Dampfmaschinen, Diesel- und Elektromotoren sowie Apparate-, Behälter-, Kran- und Brückenbau) umzustellen. Die Werft besaß sechs Schwimmdocks und zwei Schwimmkrane und war ein wichtiger Standort für Reparaturen und Dockungen. Die Werkstätten mit einer Schweißeinrichtung wurden modernisiert. Eine neue Schiffbauhalle, eine vergrößerte Helling mit Kranen für Schiffe bis zu 150 m Länge und bis zu einer Kapazität von 15 000 BRT sowie eine Horizontal-Slipanlage trugen zu einer Verbesserung der Auftragslage bei. Von 1935 bis 1939 stellte die Firma einen Saugbagger, mehrere Schleppdampfer, Tankmotorschiffe, Motorlogger, Fischereifahrzeuge und Kühlschiffe her. Die Beschäftigung lag 1935 bei etwa 1300 Mitarbeitern, die bis 1939 auf ca. 5000 Personen anstieg.¹⁷⁴

Mit der Eingliederung Danzigs in das Deutsche Reich am 1. September 1939 wurde die Werft in das Eigentum der Freien Stadt Danzig überführt. Am 30. August 1940 wurde die Aktiengesellschaft Danziger Werft AG gebildet. Zum Direktor des Unternehmens wurde Dipl.-Ing. Günther Woer-

mann bestimmt, der bereits seit dem 24. August 1939 das Unternehmen kommissarisch unter dem Namen Danziger Werft geleitet hatte. Vorher war er bei der Danziger Waggonfabrik tätig gewesen. Als Schiffbaudirektor wurde Dipl.-Ing. Max Tradt eingestellt, der vorher bei Howaldt in Kiel als Vorstandsmitglied angestellt gewesen war. Als kaufmännischer Direktor fungierte der Danziger Ratsherr Ernst-Georg Lotsch. In den nächsten Jahren wurde das Unternehmen zu einem nationalsozialistischen Vorzeigewerk ausgebaut. 1943 wurde die Danziger Werft als »Kriegsmusterbetrieb« ausgezeichnet. Das Werk erhielt die silberne Fahne »Für besondere Leistungen in der Rüstungsindustrie«. Wichtig war die Verwirklichung der nationalsozialistischen Weltanschauung mit einer Betriebsordnung im nationalsozialistischen Geist, die das gesamte Betriebsleben sowie die Freizeitgestaltung der Gefolgschaftsmitglieder miteinbezog.

Wie viele Schiffbaubetriebe wurde die Danziger Werft im Krieg mit der Rüstungsproduktion im Rahmen des U-Boot-Bauprogramms beauftragt. Von 1941 bis 1944 wurden vom Typ VII C und C/41 insgesamt 42 Boote ausgeliefert. Für den Typ XXI wurden 1944 28 Sektionen I, II und III sowie 29 Sektionen VIII hergestellt, die bei der Danziger Schichauwerft montiert wurden. Die Beschäftigung lag 1942 bei 6089 Arbeitern und Angestellten, davon 1344 ausländische Zwangsarbeiter. Als die sowjetischen Truppen im Februar/März 1945 das Weichselgebiet mit Danzig besetzten, wurde das Firmenareal geräumt. Viele Mitarbeiter flüchteten auf Schiffen über die Ostsee Richtung Westen. Schon vorher war auf der Deutschen Werft in Hamburg-Finkenwerder eine Zweigniederlassung der Danziger Werft eingerichtet worden. Neben der Danziger Werft entstand 1941/42 auf dem Holm ein neuer Ausrüstungs- und Reparaturbetrieb mit Werkstätten, Krananlagen und einem Schwimmdock speziell für U-Boote. Die Belegschaft betrug 3700 Mitarbeiter.¹⁷⁵

3.11.2. Schichau in Elbing, Königsberg und Danzig

Mit der Neuaufstellung der Schichau-Werke in Elbing, Königsberg und Danzig in den 1930er-Jahren durch den Geschäftsführer Diplomingenieur Hermann Noé erfolgte der langsame wirtschaftliche Aufstieg in Verbindung mit einer grundlegenden Modernisierung der Werft- und Maschinenbauanlagen. Hermann Noé war übrigens der jüngere Bruder von Ludwig Noé, dem Leiter der Danziger Werft, der auch als Professor an der Technischen Hochschule in Danzig agierte. Der Sitz des Unternehmens war in Elbing. Hier wurden der Schiffsmaschinenbau, der allgemeine Maschinenbau, der Lokomotivbau und die übrigen Metallgewerke konzentriert. Schiffe liefen hier bis auf einige Transportprähme, Spülschuten, Schlepper und einen Ponton nicht mehr vom Stapel. Erst mit der Produktion von Torpedobooten für die Kriegsmarine ab 1938 florierte der Schiffbau in Elbing. Wie bei anderen

Werften auch stellte die Kriegsmarine für die Modernisierung des Unternehmens (neue Helgen und Hallen) erhebliche Mittel zur Verfügung. Mit der Herstellung von Torpedobooten hatte die Schichauer Werft vor dem Ersten Weltkrieg internationale Anerkennung erlangt.

In Königsberg-Contienen am linken Pregelufer wurde die ehemalige Uni-on-Gießerei zur Reparaturwerft ausgebaut und für den Schiffsneubau fit gemacht. Dienstfahrzeuge wie Motorschlepper, Schuten, Zoll- und Fahrgastboote bildeten die wichtigsten Schiffstypen. 1936 entstand in Königsberg das Frachtmotorschiff JASON für die Bremer Dampfschiffahrtsgesellschaft Neptun.

In Danzig liefen von 1935 bis 1939 zwei große Saughopperbagger, Frachter, Motorschiffe, Tanker und Schlepper für deutsche Reedereien und ausländische Auftraggeber vom Stapel. Die Verbund-Dampfmaschinen mit nachgeschalteten Abdampfturbinen, nach dem System Bauer-Wach oder mit Wagner-Hochdruckturbinen, und die Schichau-Sulzer-Schiffsdieselmotoren lieferte das Elbinger Werk, das sich auf dem Gebiet des allgemeinen Maschinen- und Stahlbaus wieder einen Namen machen konnte.

Hermann Noé fungierte ab 1936 als Generaldirektor der Schichau-Werke. Kaufmännischer Direktor war Diplomkaufmann Julius H. Wimmer. Den Posten als Geschäftsführer in Danzig bekleidete Johannes Hollburg. Das Königsberger Unternehmen leitete von 1936 bis zur Flucht im März 1945 Diplomingenieur Woldemar Rodin, der nach dem Krieg von 1953 an zeitweilig bei den Emden Nordseewerken als Vorstandsmitglied tätig war.

Die Schichau-Werft in Danzig beschäftigte 1935 etwa 1800 Mitarbeiter, deren Zahl bis 1937 auf 2700 Arbeiter und Angestellte anstieg. 1939 betrug die Belegschaftsstärke 3700 Personen. Für Elbing und Königsberg liegen für diesen Zeitraum keine präzisen Angaben vor.¹⁷⁶ Mit Kriegsbeginn und dem Überfall auf Polen durch die Wehrmacht am 1. September 1939 wurde die Freie Stadt Danzig wieder in das deutsche Reichsgebiet eingegliedert.

Die Schichau-Werft in Danzig bildete einen Schwerpunkt in der Rüstungsproduktion mit dem Bau von U-Booten für die Kriegsmarine, die bei der Modernisierung der Werfteinrichtungen tatkräftig Unterstützung leistete. Die F. Schichau GmbH wurde 1941 in die F. Schichau AG mit Sitz in Elbing umgewandelt. Das Königsberger Unternehmen hieß jetzt F. Schichau GmbH Königsberg. In Danzig wurden 64 U-Boote des Typs VII C und C/41 hergestellt. Für die Montage des neuen U-Bootes XXI bei Schichau wurden die Sektionen IV und V geliefert.

Insgesamt entstanden 30 Exemplare dieses Typs. Außerdem wurde 1944 der Einheitsfrachter NICOLAIFLEET für die Hamburg-Amerika Linie aus dem Hansa-Bauprogramm fertiggestellt. 1942 beschäftigte das Danziger Werk 4750 Mitarbeiter, davon 779 ausländische Zwangsarbeiter. Mit Fortdauer des Krieges stieg die Beschäftigtenzahl stark an. 1944 waren in Danzig 7763 Arbeiter und Angestellte tätig, davon 2870 ausländische Zwangsarbeiter, die



Abb. 36 Produktionshalle und Ausrüstungshafen der ehemaligen Schichau-Werft in Elbing, 2011. (Foto: Dirk J. Peters)

u.a. aus den von Deutschland besetzten osteuropäischen Ländern, aber auch aus Frankreich stammten und in Lagern untergebracht waren. Es gab relativ wenig Bombenschäden durch Luftangriffe.

In Elbing wurden Dieselmotoren sowie Komponenten für U-Boote, Minensucher und Torpedoboote gebaut. Interessanterweise wurde hier bereits 1942 das optische Anzeichnen-Verfahren für Stahlbauteile entwickelt. Dieses Verfahren wurde seit den 1950er-Jahren als Fertigungsmethode im Stahlschiffbau angewendet. 1944 wurde die Produktion von Kleinst-U-Booten des Typs »Seehund« aufgenommen. Insgesamt wurden 151 Exemplare bis Kriegsende angefertigt. Weiter wurden Lokomotiven der Baureihe 52, Geschütze und eine große Anzahl von Kettenfahrzeugen hergestellt. Die Beschäftigung lag 1942 bei 5528 Mitarbeitern. Die Zahl der ausländischen Zwangsarbeiter betrug in diesem Zeitraum 1130 Personen. Die Beschäftigung stieg in den letzten Kriegsjahren stark an, um die steigenden Rüstungsaufträge bewältigen zu können.

Die Schichau-Werft in Königsberg war durch ihre Struktur als Dockbetrieb mit sechs Schwimmdocks auf die Reparatur und auf die Instandsetzung von U-Booten ausgerichtet. Für die Luftwaffe wurden drei Flugsicherungsschiffe und zwei Katapultschiffe für die Versorgung von Flugbooten 1941/42 abgeliefert. Weiter entstanden hier 24 Minensuchboote des Typs 43/44. 1944 entwickelte der Königsberger Betrieb für die Herstellung der Minensucher



Abb. 37 Werftareal der einstigen Schichau-Werft und der Danziger Werft in Danzig, 2011. (Foto: Dirk J. Peters)

eine Art Fließbandverfahren, bei dem vorgefertigte Sektionen für den Zusammenbau der Boote auf den Helgen verwendet wurden. Die Beschäftigung lag für 1942 bei 7449 Arbeitern und Angestellten, davon 2074 ausländische Zwangsarbeiter. Bis zum Kriegsende stieg die Anzahl der hier tätigen Personen ebenfalls stark an.

Mit der Besetzung von Elbing, Danzig und Königsberg durch sowjetische Truppen im Februar/März 1945 flüchteten viele Mitarbeiter auf Schiffen über die Ostsee nach Westen. Die Konstruktionszeichnungen für die U-Boote wurden im Januar 1945 verbrannt. In Bremerhaven entstand ab 1945 am Neuen Hafen eine neue Schichauwerft mit dem einstigen Generaldirektor Hermann Noé, die sich auf den Bau von Schleppern spezialisiert hatte. Bremerhaven war schon 1944 als Reparaturstandort für Schichau vorgesehen worden. Neben dem Schiffbau wurden auch Brennschneidemaschinen hergestellt. 1972 kam es mit der Schiffbaugesellschaft Unterweser zu einer Fusion als Schichau Unterweser AG (SUAG). 1985 wurde die SUAG in den Bremer Vulkan-Konzern eingegliedert. 1988 wurde die SUAG mit der Seebeckwerft zur Schichau Seebeckwerft AG verschmolzen, die bis 2009 als SSW Fähr- und Spezialschiffbau GmbH Bestand hatte. Damit verschwand der Traditionsname Schichau endgültig aus der deutschen Werftenszene. In Hamburg hatten sich ehemalige Mitarbeiter des Königsberger Werkes von

Schichau als F. Schichau Hamburg GmbH selbständig gemacht. Diese Firma, die im Stahl- und Maschinenbau agierte und Lukendeckel herstellte, wurde allerdings bereits 1965 aus dem Handelsregister gelöscht.

In den einstigen Fabrikhallen in Elbing am Elbingfluss werden heute Turbinen gefertigt. Aus der ehemaligen Danziger Werft und der Schichau-Werft in Danzig entstand die spätere Lenin-Werft, die für die jüngere Geschichte der Volksrepublik Polen mit den Arbeiterunruhen seit 1970 und 1980 eine zentrale Bedeutung hat. In Königsberg wurde die Werft von Schichau für die sowjetische Marine als Bau- und Reparaturbetrieb sowie als Flottenstützpunkt ausgebaut.¹⁷⁷

3.11.3. *Paul Lindenau in Memel*

Die 1919 als »Schiffswerft Memel – Lindenau & Cie., Eisen- und Holzschiffbau, Maschinenfabrik« von Paul Lindenau in Memel gegründete Werft führte seit 1927 den Betrieb unter alleiniger Regie als »Paul Lindenau, Ingenieur und Schiffbauer, Memel« fort. Der Unternehmensinhaber hatte vor dem Ersten Weltkrieg am Technikum in Bremen sowie an der 1904 gegründeten Danziger Technischen Hochschule Schiffbau und Maschinenbau studiert. Er hatte dann nach Erfahrungen in Großbritannien, bei Howaldt in Kiel und beim Hamburger Vulcan bei Schichau in Elbing als Konstrukteur im Handelsschiffbau und im U-Boot-Bau gearbeitet. Neben dem traditionellen Holz- und dem modernen Stahlschiffbau bot die Werft eine Vielzahl von Dienstleistungen im Maschinenbau und in der Gießereitechnik an, die auch schiffbaufremde Tätigkeiten einbezogen. 1937/38 erhielt die Werft eine größere Helgenanlage mit einer Kranbahn und einem Bock-Kran mit einer Leistungsfähigkeit von 60 Tonnen. Ein Schwimmdock wurde von der ehemaligen Klawitter-Werft aus Danzig angeschafft. 1939 entstanden eine moderne Fabrikationshalle für den Maschinenbau sowie ein Gebäude für den Stahl- und Grauguß. 1935 wurden zwei Schlepper für sowjetische Auftraggeber abgeliefert. Außerdem stellte die Lindenau-Werft 1936 das Passagiermotorschiff ADMIRAL für die Hansa Tank-Reederei GmbH in Hamburg her. Als größter Neubau lief 1938 das moderne, mit einem turboelektrischen Antrieb für zwei Voith-Schneider-Propeller ausgestattete Seebäderschiff HELGOLAND für die Hamburg-Amerika Linie vom Stapel, das 1939 in Dienst gestellt wurde. Mehrere Fracht- und Passagierschiffe kamen kriegsbedingt nicht mehr zur Ablieferung. Die Beschäftigung erreichte 1939 eine Stärke von 600 Personen. Das Memelland war am 22. März 1939 auf Druck der nationalsozialistischen Reichsregierung wieder von Litauen in das deutsche Reichsgebiet eingegliedert worden.¹⁷⁸

Im Krieg bildete neben der Reparatur und Instandsetzungsarbeiten für die Schiffe der Kriegsmarine die Herstellung von Minensuchern (Typ M 35 und M 40) einen Schwerpunkt bei Lindenau. Dafür wurden die beiden Helgen mit

einem markanten Krangerüst ausgerüstet. 1942 erhielt die Werft ein zweites Schwimmdock. In diesem Jahr lag die Beschäftigung bei 801 Arbeitern und Angestellten, wovon 353 ausländische Zwangsarbeiter waren. 1942 trat auch Diplomingenieur Harald Lindenau, der Sohn von Paul Lindenau, in die Firma ein. Er hatte nach seinem Abschluss an der Technischen Hochschule in Berlin von 1939 bis 1942 in Kiel bei den DWK gearbeitet. Das schnelle Vorrücken der Roten Armee erzwang am 10. Oktober 1944 die Räumung der Werft sowie der Stadt Memel. Der Werft- und Reparaturbetrieb wurde nach Pillau verlegt, von wo aus die Mitarbeiter am 15. April 1945 auf Schiffen die Flucht über die Ostsee nach Westen antraten. Ein Dock konnte ebenfalls nach Lübeck überführt werden. Auf dem Areal von Lindenau im ehemaligen Memel (heute Klaipeda in Litauen) wird seit 1952 wieder Schiffbau betrieben.

Der Lindenau-Werft gelang es, ab 1947 in Kiel-Friedrichsort mit einstigen Mitarbeitern aus Memel wieder einen Schiffsneubau- und Reparaturbetrieb zu etablieren. 2008 musste das renommierte mittelständische Schiffbauunternehmen Insolvenz anmelden. Seit 2012 zählt die Friedrichsorter Firma zu der internationalen Werftgruppe GNYH, zu der auch Nobiskrug in Rendsburg und die einstige Handelsschiffbauparte und Reparaturabteilung von der HDW Gaarden GmbH in Kiel gehören. Ende 2018 wurde der Betrieb bei Lindenau eingestellt.¹⁷⁹

4. Fazit

Ab 1935 kam es nach einer langen Durststrecke zu einer wirtschaftlichen Konsolidierung im deutschen Seeschiffbau. Die Aufträge deutscher und internationaler Reedereien stiegen an. Auch begann sich die Weltwirtschaft zu erholen, wovon die Werften und die Schifffahrt profitierten. Die Aufrüstung durch die Kriegsmarine sowie die Förderung der Hochseefischerei und der Walfangindustrie durch die nationalsozialistischen Vierjahrespläne bewirkten einen weiteren Aufschwung.

Auch wenn jetzt wieder viele Werftarbeiter und Techniker Arbeit hatten, die in der Weimarer Zeit erlangten sozialen Rechte und Besitzstände wurden gestrichen. Die Löhne und Gehälter sowie die wirtschaftliche Lage der im Schiffbau Beschäftigten hatten sich nicht entscheidend verbessert. Die nationalsozialistische Ideologie spielte in den Betrieben und in der Freizeit eine immer größere Rolle und engte den individuellen Spielraum der Werftarbeiter und ihrer Familien ein. Zwangsvereinigungen und die Gleichschaltung der Vereine und Verbände trugen zu der von oben verordneten Freizeitkultur bei.

Der Übergang von der Friedenswirtschaft zur Rüstungsindustrie setzte seit 1935 vehement ein. Die ehrgeizigen Rüstungsziele waren nur mit der Ausplünderung des Staatshaushaltes und mit einer gigantischen Verschuldung zu finanzieren. Gerade die U-Boot-Produktion war nur mit ungeheu-

rem Aufwand an Menschen und Materialien und mit Fortdauer des Krieges mit immer mehr ausländischen Zwangsarbeitern zu erreichen. Auch Frauen mussten die eingezogenen Fachkräfte ersetzen. Die alliierten Luftangriffe erschwerten zwar die Arbeit in den Schiffbaubetrieben, dennoch wurde bis in die letzten Kriegstage produziert.

Die Werftstandorte im Osten mussten mit dem Vorrücken der Roten Armee ab Herbst 1944 aufgegeben werden. Die Werftbesitzer, Ingenieure und Techniker sowie die Mitarbeiter flüchteten auf Booten, die mit Konstruktionszeichnungen, Werkzeugen und Ausrüstungsgegenständen beladen waren, über die Ostsee nach Westen. Sie bauten dort neue Betriebe auf und nahmen auch das Knowhow mit und trugen so zum Wohlstand im westlichen Deutschland bei. Die Gebrüder Kröger aus Warnemünde gingen nach Schacht-Audorf am Nord-Ostsee-Kanal und nach Husum. Angehörige der Stettiner Oderwerke bauten in Köln-Deutz eine Werft auf. Mitarbeiter von Schichau aus Elbing und Danzig mit dem ehemaligen Generaldirektor Hermann Noé siedelten sich in Bemerhaven an. Angehörige von Schichau in Königsberg gingen nach Hamburg. Lindenau aus Memel baute in Kiel-Friedrichsort eine neue Firma auf.

Aber auch die einstigen Schiffbaustandorte im Osten (Warnemünde, Rostock, Stralsund, Stettin, Danzig, Königsberg und Memel) sind durch neue Werftbetriebe wieder mit Leben gefüllt worden, die zum Teil noch heute Bestand haben. Nur waren die Rahmenbedingungen in den sozialistischen Ländern nach 1945 sehr viel schwieriger als im Westen.

Viele Schiffbauinhaber sowie Ingenieure und Manager, die in der NS-Zeit und im Krieg auf den Werften in leitenden Positionen beschäftigt waren, haben auch nach dem Krieg ihre Karriere in Westdeutschland nahtlos fortsetzen können. Als Beispiele sind Adolf Westphal (Howaldt in Kiel), Hermann Bunte (Flender), Ludwig Rasper (LMG), Karl Mohr (Krupp), Rudolf Verhovsek (Nobiskrug), William Scholz (Deutsche Werft), Rudolf und Walter Blohm (Blohm + Voss), Heinrich Röhrs (Howaldt in Hamburg), Heinrich von Dietlein (Stülcken), Robert Kabelac (Bremer Vulkan) und Franz Pabelick (Nordseewerke) zu nennen.

Der abschließende Überblick der west- und ostdeutschen Werften nach 1945 bis in die jetzige Zeit hinein, der Teil der einzelnen Werftbeschreibungen von 1935 bis 1945 ist, verweist auf die Bedeutung des Seeschiffbaus für die jeweilige Region. Heute spielt die deutsche und europäische Werftindustrie im Weltschiffbaumarkt nur noch im Spezialschiffbau, im Bau von Kreuzfahrtschiffen, von Luxusyachten und im Marineschiffbau eine Rolle. Schiffbau findet in geschlossenen Hallen und in Baudocks mit den modernsten Methoden und mithilfe der Computertechnologie statt. Nur wenige traditionsreiche Werften konnten sich im internationalen Schiffbaugeschäft halten. Die ortsprägenden Helgengerüste mit den Kranen, die Nietgeräusche und die Stapelläufe gehören der Vergangenheit an.¹⁸⁰

Archive:

NLAA: Niedersächsisches Landesarchiv – Standort Aurich.

NSWEA: Archiv der Nordseewerke Emden.

TKA: Konzernarchiv ThyssenKrupp, Duisburg.

Literatur:

A.G. Weser (Hrsg.) (1968): 8. November 1968. 125 Jahre A.G. »Weser« Bremen. Bremen.

A.G. Weser, Werk Seebeck (Hrsg.) (1951): 75 Jahre Seebeckwerft 1876–1951. Bremerhaven.

Ahorn, Eugen (1941): Kunstharz im Schiffbau. In: *Hansa*, 77. Jg., 1941, Nr. 45, S. 1212–1220.

Albert, Götz (1998): Wettbewerbsfähigkeit und Krise der deutschen Schiffbauindustrie 1945–1990. Frankfurt am Main.

Aly, Herbert, und Kuhlmann, Reinhard (Hrsg.) (2012): Blohm + Voss. Werftenverbund und Neuausrichtung 2002–2012. Hamburg.

Andryszak, Peter (2017): SWATH-Tender für Houston made in Germany. Wiefelstede.

Anon. (1934a): Die Schiffswerft Jos. L. Meyer in Papenburg. In: *Hansa*, 71. Jg., 1934, S. 752.

Anon. (1934b): Schulte & Bruns, Emden. In: *Hansa*, 71. Jg., 1934, S. 751f.

Anon. (1935a): Deutsche Großschiffs-Neubauten im Dritten Reich. In: *Schiffbau*, 36. Jg., 1935, S. 32–48.

Anon. (1935b): Die Deutsche Werft, Hamburg, im Jahre 1934. In: *Hansa*, 72. Jg., 1935, S. 619.

Anon. (1935c): Frachtdampfer »Masuren«. In: *Hansa*, 72. Jg., 1935, S. 1782.

Anon. (1935d): Jos. L. Meyer, Papenburg. In: *Schiffbau*, 35. Jg., 1935, S. 104.

Anon. (1936a): Das größte Walfang-Mutterschiff der Welt. In: *Hansa*, 73. Jg., 1936, S. 1234f.

Anon. (1936b): Die Schiffbau-Gesellschaft Unterweser im Jahre 1935. In: *Hansa*, 73. Jg., 1936, S. 1864f.

Anon. (1936c): Neuer Fischdampfer für die Altonaer Flotte. In: *Hansa*, 73. Jg., 1936, S. 1235f.

Anon. (1936d): Schiffbau und Schifffahrt 1935. In: *Schiffbau*, 37. Jg., 1936, S. 43–45.

Anon. (1937a): Die deutsche Schiffbauindustrie im Jahre 1936 / Deutsche Schiffsneubauten in 1936. In: *Hansa*, 74. Jg., 1937, S. 71–86.

Anon. (1937b): Stapellauf des dritten Segelschulschiffes der Kriegsmarine. In: *Werft, Reederei, Hafen*, 18. Jg., 1937, H. 22, S. 345.

Anon. (1938a): Der Deutsche Schiffbau im Jahre 1937 / Schiffsneubauten deutscher Werften im Jahre 1937. In: *Hansa*, 75. Jg., 1938, S. 105–121.

Anon. (1938b): Schiffbau und Schifffahrt 1937. In: *Schiffbau*, 39. Jg., 1938, S. 23–26.

Anon. (1939a): Der deutsche Schiffbau in 1938 / Deutsche Schiffsneubauten in 1938 / Der Welt-schiffbau am 1. Januar 1939. In: *Hansa*, 76. Jg., 1939, S. 116–145 u. 283f.

Anon. (1939b): Der erste große Neubau der Rickmers Werft. In: *Hansa*, 76. Jg., 1939, S. 873.

Anon. (1939c): Schifffahrt und Schiffbau 1938. In: *Schiffbau*, 40. Jg., 1939, H. 2, S. 17–21.

Anon. (1940): Schiffbau und Schifffahrt 1939. In: *Schiffbau*, 41. Jg., 1940, H. 3, S. 29–34.

Anon. (1941a): Betriebsordnung der Howaldtswerke Aktiengesellschaft Hamburg vom 1.4.1939/3.7.1941. Hamburg.

Anon. (1941b): Der Bau von Schiffsdieselmotoren bei F. Schichau G.m.b.H. Elbing. In: *Werft, Reederei, Hafen*, 22. Jg., 1941, H. 3, S. 54f.

Anon. (1941c): Der Schiffsdieselmotorenbau auf der Friedr. Krupp Germaniawerft A.G., Kiel-Gaarden. In: *Werft, Reederei, Hafen*, 22. Jg., 1941, H. 3, S. 45–47.

Anon. (1941d): Schiffsbauten deutscher Werften. In: *Hansa*, 78. Jg., 1941, S. 91–131.

Anon. (1954): Cuxhavens Werften. In: *Die Seekiste*, 1954, Nr. 8, S. 594–602.

Anon. (1958): 75 Jahre Schulte & Bruns. In: *Die Seekiste*, Nr. 9, 1958, S. 720–732.

Anon. (1960): Werftdirektor i.R. Dipl.-Ing. Merkle 75 Jahre. In: *Unsere Werft*, 3. Jg., März 1960, Nr. 3, S. 10.

Anon. (1972): Zweigbetrieb der Schiffswerft D.W. Kremer Sohn in Glückstadt. In: *Hansa*, 109. Jg., 1972, Nr. 5, S. 401–403.

- Anon. (1975): 1850–1975: 125 Jahre Heinrich Brand. Hamburg.
- Anon. (1980): 75 Jahre Nobiskrug. In: Hansa, 117. Jg., 1980, Nr. 10, S. 747–760.
- Anon. (1983): THEA S. Das erste Schiff der Welt mit einem »schiefen Heck« fährt mit einem MaK-Motor. In: MaK Toplaterne, Nr. 52, 1983, S. 19–24.
- Anon. (1995): Schiffbau in Papenburg. 200 Jahre Meyer Werft. In: Verlagsbeilage der Ems-Zeitung vom 28.01.1995.
- Anon. (1997): 125 Jahre FSG: Jubiläum in Flensburg. In: Schiff & Hafen, 49. Jg., 1997, Nr. 9, S. 51–63.
- Anon. (2002): Wie »Phönix aus der Asche«. Die Neugeburt der GORCH FOCK auf der Elsfl ether Werft. In: Schiffbauindustrie, Nr. 1, 2002, S. 34–39.
- Anon. (2003): Vom Yachtbauer zur Spezialschiffswerft. In: THB Deutsche Schiffahrts-Zeitung vom 01.10.2003, S. 3f. u. 13f.
- Anon. (2004): Gelände für Flender-Werft wird für Hafenumschlag genutzt. In: THB Deutsche Schiffahrts-Zeitung vom 20.01.2004, S. 1 u. 14.
- Anon. (2005): 100 Jahre Werft Nobiskrug. In: Hansa, 142. Jg., 2005, Nr. 6, S. 53–66.
- Anon. (2007): Kurs Zukunft. 100 Jahre Abeking & Rasmussen. In: Schiff & Hafen, 59. Jg., 2007, Nr. 10, S. 32–65.
- Anon. (2008): Peterswerft in Wewelsfleth. In: Hansa, 145. Jg., 2008, Nr. 8, S. 60–63.
- Anon. (2010a): 125 Jahre Hitzler-Werft in Lauenburg. In: Hansa, 147. Jg., 2010, S. 26–31.
- Anon. (2010b): 375 Jahre Sietas Werft. In: Schiff & Hafen, 62. Jg., 2010, Nr. 10, S. 21–90.
- Anon. (2010c): Lübecker LMG am Ende. In: THB Deutsche Schiffahrts-Zeitung vom 30.07.2010, S. 3.
- Anon. (2012a): Großauftrag für die Neptun Werft. In: THB Deutsche Schiffahrts-Zeitung vom 20.03.2012, S. 3.
- Anon. (2012b): Peters Schiffbau mit guter Auftragslage. In: THB Deutsche Schiffahrts-Zeitung vom 07.02.2012, S. 1.
- Anon. (2013): Neptun baut Flusskreuzer in Serie. In: Cuxhavener Nachrichten vom 17./18.08.2013, S. 33.
- Anon. (2014a): Lürssen übernimmt Lindenau-Kran. In: THB Deutsche Schiffahrts-Zeitung vom 26.03.2014, S. 15.
- Anon. (2014b): Trauung in der Kanzel. In: THB Deutsche Schiffahrts-Zeitung vom 21.11.2014, S. 16.
- Anon. (2015a): Dock jetzt fit für größere Schiffe. In: THB Deutsche Schiffahrts-Zeitung vom 04.08.2015, S. 3.
- Anon. (2015b): Emden Nordseewerke beantragen Insolvenz. In: Weser-Kurier vom 30.05.2015, S. 17.
- Anon. (2015c): »Frankfurt am Main« verlässt Emden. In: THB Deutsche Schiffahrts-Zeitung vom 22.07.2015, S. 3.
- Anon. (2015d): Nordseewerke: Rückkehr zum Schiffbau. In: THB Deutsche Schiffahrts-Zeitung vom 03.09.2015, S. 2.
- Anon. (2016a): Rettungsplan für Flensburger Werft. In: THB Deutsche Schiffahrts-Zeitung vom 08.11.2016, S. 1 u. 4.
- Anon. (2016b): Stralsund baut Expeditionscruiser. In: THB Deutsche Schiffahrts-Zeitung vom 29.08.2016, S. 3.
- Anon. (2016c): »Wilhelm Krüger« – letzte Fahrt. In: THB Deutsche Schiffahrts-Zeitung vom 01.03.2016, S. 3.
- Anon. (2017a): Die erste Fahrt der neuen Superyacht. In: THB Deutsche Schiffahrts-Zeitung vom 18.10.2017, S. 3.
- Anon. (2017b): Eine Hamburger Traditionswerft schrumpft. In: Nordsee-Zeitung vom 13.05.2017, S. 8.
- Anon. (2017c): Emden Werftarbeiter bangen um ihre Jobs. In: Weser-Kurier vom 19.10.2017, S. 17.

- Anon. (2017d): FSG: Dritter RoRo-Carrier in diesem Jahr. In: THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung vom 11.09.2017, S. 1.
- Anon. (2017e): FSG liefert türkische Frachtfähre »Fadiq«. In: THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung vom 21.12.2017, S. 3.
- Anon. (2017f): Geheimnisvolle Luxusyacht auf Kiel gelegt. In: THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung vom 20.04.2017, S. 15.
- Anon. (2017g): Milliarden-Aufträge für Meyer und MV. In: THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung vom 03.03.2017, S. 6.
- Anon. (2017h): MV Werften statt Volkswerft Stralsund. In: THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung vom 03.04.2017, S. 1.
- Anon. (2017i): Neptun Werft mit Weltneuheit fast fertig. In: THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung vom 14.12.2017, S. 1.
- Anon. (2017j): Neues Trockendock für die Flotte. In: THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung vom 15.12.2017, S. 2.
- Anon. (2017k): »Peking« verholt Mittwoch zur Peters-Werft. In: THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung vom 01.08.2017, S. 1 u. 3.
- Anon. (2017l): Rostocker Neptun Werft baut Flüssiggastanker. In: Cuxhavener Nachrichten vom 17./18.6.2017, S. 23.
- Anon. (2017m): TKMS modernisiert »Tridente«. In: THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung vom 26.01.2017, S. 1.
- Anon. (2017n): TKMS: Traditionsstandort Emden wird aufgegeben. In: THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung vom 04.09.2017, S. 1f.
- Anon. (2017o): Unsere Stärke ist die Vielseitigkeit. In: THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung. Sonderbeilage Schiffsreparatur vom 30.05.2017, S. 4.
- Anon. (2018a): GNY: Werftchefin Susanne Wiegand weg. In: THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung vom 04.01.2018, S. 4.
- Anon. (2018b): Kai-City Kiel. https://de.wikipedia.org/wiki/Kai-City_Kiel (aufgerufen am 26.06.2018).
- Anon. (2018c): Schließung von TKMS in Emden ausgesetzt. In: THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung vom 21.02.2018, S. 2.
- Anon. (2018d): Thyssenkrupp hält an Plänen fest. In: THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung vom 23.01.2018, S. 2.
- Anon. (2019a): FSG: Rettung mit eigenen Mitteln. In: THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung vom 10.04.2019, S. 1.
- Anon. (2019b): Lürssen-Schwimmdock wieder in Bremen. In: THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung vom 29.03.2019, S. 3.
- Arndt, Eckhard-Herbert (2012): Neue Hoffnung für Traditionswerft. In: *Hansa*, 149. Jg., 2012, Nr. 1, S. 24f.
- Aschenbeck, Nils, Lubricht, Rüdiger, und Peters, Dirk J. (1997): *ZEIT – RÄUME. Industriearchitektur zwischen Elbe und Weser 1840–1970*. Stade.
- Auf dem Garten, Klaus (1998): *Abeking & Rasmussen. Eine Weserwerft im Spiegel des 20. Jahrhunderts*. Bremen.
- Auf dem Garten, Klaus (2002): *Yacht- und Bootswerft Burmester, Bremen 1920–1979*. Bremen.
- Auf dem Garten, Klaus (2012): *Boote, Yachten und Kleinschiffe aus Bremen. Ein (fast) vergessenes Kapitel Industriegeschichte, 1847–1997*. Bremen.
- Baartz, Roland (1991): *Entwicklung und Strukturwandel der deutschen Hochseefischerei*. (= Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft Hamburg, Bd. 81). Stuttgart.
- Bajohr, Frank (2008): *Von der Ausgrenzung zum Massenmord. Die Verfolgung der Hamburger Juden 1933–1945*. In: *Hamburg im »Dritten Reich«*. 2. Aufl. Hamburg 2008, S. 471–518.
- Bardua, Sven (1997): *Vergessene Technik. Ein Führer zu den Denkmälern der Industriekultur in Lübeck und Umgebung*. Lübeck.

- Bardua, Sven (2016a): Die Kulturwerft Gollan entsteht. In: *Industriekultur*, 22. Jg., 2016, Nr. 4, S. 44f.
- Bardua, Sven (2016b): Schwimmbagger »Wilhelm Krüger« im Schrott. In: *Industriekultur*, 22. Jg., 2016, Nr. 4, S. 41.
- Bardua, Sven (2018a): Gewaltig: das Trockendock »Elbe 17« bei Blohm & Voss in Hamburg. In: *Industriekultur*, 24. Jg., 2018, S. 14–17.
- Bardua, Sven (2018b): Lindenau-Werft geschlossen. In: *Industriekultur*, 24. Jg., 2018, S. 59.
- Bardua, Sven, und Westphalen, Andreas (2008): Ottenser Eisenwerk AG. Riesige Kessel für große Schiffe. In: *Industriekultur*, 14. Jg., 2008, S. 32f.
- Barth, Christoph (2017): Bredo übernimmt die Mützelfeldtwerft. In: *Nordsee-Zeitung* vom 22.12.2017, S. 14.
- Barth, Christoph, und Pfaff, Frank (2017): Bund bürgt für Neubauten. In: *Cuxhavener Nachrichten* vom 12./13.08.2017, S. 2.
- Barthelmeß, Klaus (2009): Deutsche Walfangforschung der 1930er Jahre, ihre Funktion in der nationalen Walfangpolitik, ihre Ergebnisse und wissenschaftliche Rezeption. In: *Historisch-Meereskundliches Jahrbuch*, Bd. 15, 2009, S. 53–92.
- Behling, Helmut, und Thiel, Reinhold (1997): Bremer Vulkan. Ende einer Ära. Bremen.
- Behrendt, E. (1935): Schnelldampfer »Tannenbergl« für den »Seedienst Ostpreußen«. In: *Zeitschrift des Vereines Deutscher Ingenieure*, Bd. 79, 1935, Nr. 19, S. 587f.
- Berg, Franz (1938): Die Walkocherei »Jan Wilhelm«. In: *Zeitschrift des Vereines Deutscher Ingenieure*, Bd. 82, 1938, Nr. 40, S. 1164–1168.
- Bessell, Georg, und Westermann, August (1955): 150 Jahre Schiffbau in Vegesack. Hrsg. Bremer Vulkan, Schiffbau und Maschinenfabrik Bremen-Vegesack. Bremen.
- Bickelmann, Hartmut (2003a): Cordes, Johann Tönjes. In: *Bremerhavener Persönlichkeiten aus vier Jahrhunderten*. 2. Aufl. Bremerhaven 2003, S. 66.
- Bickelmann, Hartmut (2003b): Dierks, August. In: *Bremerhavener Persönlichkeiten aus vier Jahrhunderten*. 2. Aufl. Bremerhaven 2003, S. 74–76.
- Bickelmann, Hartmut (2003c): Sieghold, Max. In: *Bremerhavener Persönlichkeiten aus vier Jahrhunderten*. 2. Aufl. Bremerhaven 2003, S. 326.
- Biedermann, Paul (1935a): Der Schnelldampfer »Scharnhorst« des Norddeutschen Lloyd. In: *Hansa*, 72. Jg., 1935, S. 730–746.
- Biedermann, Paul (1935b): Der Schnelldampfer »Scharnhorst« für den Ostasiendienst des Norddeutschen Lloyd, Bremen. In: *Schiffbau*, 36. Jg., 1935, Nr. 10, S. 139–174.
- Biedermann, Paul (1935c): Die neue Ostasien-Schnelldampferflotte. In: *Zeitschrift des Vereines Deutscher Ingenieure*, Bd. 79, 1935, Nr. 36, S. 1085–1089.
- Bihl, Adolf (1937): 100 Jahre Schichau 1837–1937. Elbing.
- Bleicken, Berthold (1937): Die Maschinenanlage der »Potsdam«. In: *Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft*, Bd. 36, 1937, S. 298–308.
- Blohm, Walther (1939): Die Bauten der Werft. In: *Blohm & Voss 1933–1939*. Hamburg.
- Boehe, Rolf (1978): 75 Jahre Thyssen Nordseewerke GmbH. In: *Marine-Rundschau*, 75. Jg., 1978, S. 648–656.
- Bohmbach, Jürgen (1994): *Stader Stadtlexikon*. Stade.
- Bohmert, Friedrich (1982): *Der Walfang der Ersten Deutschen Walfang Gesellschaft*. Düsseldorf.
- Bohn, Robert (2002): Einführung: Der »Ausländereinsatz« in der deutschen Kriegswirtschaft und der Arbeitskräftebedarf in Flensburg. In: *Der »Ausländereinsatz« in Flensburg 1939–1945*. Bielefeld 2002, S. 9–41.
- Boie, Cai (1993): *Schiffbau in Deutschland 1945–52. Die verbotene Industrie*. Bad Segeberg, Cuxhaven.
- Boie, Cai (2001): *Von der Hanse zum Containerschiff. 500 Jahre Schiffbau in Deutschland*. 2 Bde. Hamburg.
- Bolinius, Erich (2011): *Nordseewerke. Vom ersten bis zum letzten Schiff*. Emden.

- Borchert, Friedrich (1991): Schiffbau der heimatlichen Werften. In: Strandgut, Nr. 24, 1991, S. 99–102.
- Brauer, Walter (2018): Die Krögerwerft in Büdelsdorf. In: Mitteilungen des Canal-Vereins, 2018, Nr. 31, S. 43–49.
- Brauer, Wolfgang (2008): Die Krögerwerft in Warnemünde und Rendsburg. In: Mitteilungen des Canal-Vereins, 2008, Nr. 27, S. 113–142.
- Brinkmann, Michael (2012): Nobiskrug Werft, Rendsburg. In: Hamburger Rundbrief, Bd. 42, 2012, S. 59–65.
- Buggeln, Marc (2010): Bunker »Valentin«. Marinerüstung, Zwangsarbeit und Erinnerung. Bremen.
- Busch, Frank-Peter (1991): Leben und Wirken Albrecht Tischbeins (II). In: 140 Jahre Eisenschiffbau in Rostock. Berlin 1991, S. 26–43.
- Claaßen, Paul (1935): Die Elektroschweißung beim Bau des Ostasien-Schnelldampfers »Potsdam«. In: Schiffbau, 36. Jg., 1935, S. 388–395.
- Claaßen, Paul (1939a): Die Anwendung der Elektroschweißung im Handelsschiffbau und der Vierjahresplan. In: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft, Bd. 40, 1939, S. 69–105.
- Claaßen, Paul (1939b): Die Anwendung der Elektroschweißung im Handelsschiffbau und der Vierjahresplan. In: Schiffbau, 40. Jg., 1939, S. 37–44.
- Claviez, Wolfram (1968): 50 Jahre Deutsche Werft 1918–1968. Hamburg.
- Dallinger, Christoph-G., und Janssen, Dietrich (2000): Emden Bombenopfer 1940–1945. »Sie gaben ihr Leben«. Hrsg. Das Bunkermuseum Emden e.V. Emden.
- Danker, Uwe (2002): Ausländer im Arbeitseinsatz in Flensburg 1939 bis 1945: Zahlen, Daten, Fakten. In: Der »Ausländereinsatz« in Flensburg 1939–1945. Bielefeld 2002, S. 42–86.
- Danker-Carstensen, Peter (1989): Die Werften an der Krückau. Über 200 Jahre Schiffbau in Elmshorn. In: Beiträge zur Elmshorner Geschichte, Bd. 3. Elmshorn 1989, S. 147–173.
- Danker-Carstensen, Peter (1990): Die Werften an der Krückau. Schiffbauhandwerk und Schiffbauindustrie in Elmshorn. In: DSA 13, 1990, S. 201–226.
- Danker-Carstensen, Peter (1997): Tönjes Cordes – ein Rostocker Werftdirektor erhält einen Orden und fällt in Ungnade. In: Auf See und an Land. Beiträge zur maritimen Kultur im Ostsee- und Nordseeraum. Rostock 1997, S. 139–152.
- Danker-Carstensen, Peter (2005): Industrialisierung in Elmshorn. Rostock.
- Danker-Carstensen, Peter (2008): Konsumtempel in der Schiffbauhalle. In: Industriekultur, 14. Jg., 2008, Nr. 3, S. 47.
- Danker-Carstensen, Peter (2013): Die Krückau. Fluss- und Hafengeschichten. (= Beiträge zur Elmshorner Geschichte, Bd. 25). Elmshorn.
- Danziger Werft (Hrsg.) (1943): Danziger Werft Aktiengesellschaft. Kriegsmusterbetrieb. Danzig.
- Deeters, Walter (1980): Geschichte der Stadt Emden von 1890 bis 1945. Leer.
- Detlefsen, Gert Uwe (1982): Flensburger Schiffbau-Gesellschaft 1872–1982. Hundert Jahre Schiffbau in Flensburg. Hamburg.
- Detlefsen, Gert Uwe (1983): 1883–1983: Ein Jahrhundert Schifffahrt. Schulte & Bruns, Bernhard Schulte. Emden, Hamburg.
- Detlefsen, Gert Uwe (1985a): 100 Jahre J.G. Hitzler. Schiffbau und Maschinenbau seit vier Generationen. Hamburg.
- Detlefsen, Gert Uwe (1985b): Vom Schlosser aus Schwaben zum Schiffbauer an der Elbe. In: Nordsee-Zeitung vom 31.08.1985.
- Detlefsen, Gert Uwe (1994): 75 Jahre Lindenau-Werft. Eine Chronik in 75 Jahres-Kapiteln. Kiel.
- Detlefsen, Gert Uwe (1995): Schulte & Bruns, Papenburg, Emden, Bremen und Hamburg 1883–1977. In: Detlefsen, Gert Uwe: Deutsche Reedereien, Bd. 2. Bad Segeberg, Cuxhaven 1995.
- Detlefsen, Gert Uwe (2012): 750 Schiffe aus Flensburg. Die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft. Bremen.

- Detlefsen, Gert Uwe, und Lindner, Jörn (2009): Rickmers. (= Deutsche Reedereien, Bd. 35). Bad Segeberg.
- Diercks, Herbert (2015): Der Hamburger Hafen im Nationalsozialismus – Wirtschaft, Zwangsarbeit und Widerstand. 3. Aufl. Hamburg.
- Dierks, August (1936): Die deutsche Fischwirtschaft im neuen Vierjahresprogramm. In: Hansa, 73. Jg., 1936, S. 2013f.
- Domizlaff, Svante (1996): Abeking & Rasmussen. Evolution im Yachtbau. Bielefeld.
- Drewelow, Karl-Heinz (1986): Stettiner Oderwerke. In: Strandgut, Nr. 13, 1986, S. 71–78.
- Drewelow, Karl-Heinz, und Kirch, Dieter (1986): Nach dem Kriege: Die Stettiner Oderwerke in Köln-Deutz. In: Strandgut, Nr. 13, 1986, S. 91.
- Dreyer, Holger (1990): Die Marinewerft in Wilhelmshaven von 1919 bis 1939. Magisterarbeit Univ. Hannover.
- Ebert, Philipp (1950): Bau eines Trockendocks im Hamburger Hafen. In: Der Bauingenieur, 25. Jg., 1950, H. 2, S. 45–60.
- Evers, Arno A. (1986): MBB-Hamburger Flugzeugbau, ein starker Partner an der Elbe. In: Finckenwerder. Auf den Spuren der Vergangenheit. Hamburg 1986, S. 242–249.
- Fisser, Marc (1995): Seeschiffbau in der Weimarer Zeit. Bremerhaven.
- Fleischer, Jürgen (2002): Schiffbau in Bremen 1945 bis 1983. Mannheim.
- Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft (Hrsg.) (1972): 100 Jahre Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft. Darmstadt.
- Focke, Harald (2015): Fahrt in die Sonne und in den Untergang. In: SchiffClassic, 3. Jg., 2015, Nr. 7, S. 12–21.
- Focke, Harald, und Gerken, Tobias (Hrsg.) (2019): OCEANUM Spezial: Die PEKING. Wiefelstede.
- Foedrowitz, Michael (1998): Bunkerwelten. Luftschutzanlagen in Norddeutschland. Berlin.
- Foerster, Ernst (1937): 100 Jahre Schichau. In: Werft, Reederei, Hafen, 18. Jg., 1937, H. 17, S. 267f.
- Foerster, Ernst (1940a): Deutscher Schiffbau für das Ausland. In: Werft, Reederei, Hafen, 21. Jg., 1940, H. 6, S. 67–70, H. 7, S. 84–93, u. H. 8, S. 98–111.
- Foerster, Ernst (1940b): Dr.-Ing. e.h. Hans Techel. In: Werft, Reederei, Hafen, 21. Jg., 1940, H. 4, S. 37f.
- Förster, Krischan (2011): Ein Unternehmer vom alten Schlag. In: Weser-Kurier vom 25.08.2011, S. 17.
- Fr. Lürssen Werft (Hrsg.) (1975): Schöpfer schneller Schiffe. Fr. Lürssen Werft, Bremen-Vegesack. Bremen.
- Fr. Lürssen Werft (Hrsg.) (2000): Lürssen [1875–2000]. Bremen.
- Frank, Wolfgang (1969): 50 Jahre Paul Lindenau Schiffswerft und Maschinenfabrik. Kiel.
- Franke, H. (1935): Die Lotsenversetzfahrzeuge vor der Elbmündung unter besonderer Berücksichtigung des neuerbauten Dampfers »Ditmar Koel«. In: Schiffbau, 36. Jg., 1935, S. 379–387.
- Friesch, Jürgen, Hollenbach, Uwe, Neumann, Peter, und Ostersehlte, Christian (2013): HSWA@100. Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt 1913–2013: A Century of Pivotal Research, Innovation and Progress for the Maritime Industry. Hamburg.
- Gillmann, Hans, Kunoth, Wolfgang, und Precht Hans-Hermann (1993): Im Zeichen des Propellers. 1902–1911 Norddeutsche Maschinen- und Armaturenfabrik; 1911–1945 Atlas-Werke Aktiengesellschaft. Bremen.
- Gilson, Norbert (2018): Erst Torpedos, dann Kräne und Kammgarn. Die Uto-Werft in Wilhelmshaven. In: Industriekultur, 24. Jg., 2018, Nr. 2, S. 12–14.
- Gödecken, Ernst (1935): Schnell dampfer »Potsdam«. In: Hansa, 72. Jg., 1935, S. 1194–1204.
- Gödecken, Ernst, und Bleicken, Berthold (1935): Ostasien-Schnelldampfer »Potsdam«. In: Schiffbau, 36. Jg., 1935, Nr. 15, S. 233–253.
- Gödecken, Ernst, und Bleicken, Berthold (1938a): Elektro-Fracht- und Fahrgastschiff »Patria« erbaut von der Deutschen Werft A.-G., Hamburg. In: Schiffbau, 39. Jg., 1938, H. 20, S. 356–380.

- Gödecken, Ernst, und Bleicken, Berthold (1938b): Elektroschiff »Patria«. In: Hansa, 75. Jg., 1938, S. 2051–2062.
- Gödecken, Ernst, und Bleicken, Berthold (1938c): Elektroschiff »Patria«. In: Werft, Reederei, Hafen, 19. Jg., 1938, H. 21, S. 319–328.
- Gramoll, Eduard (1938): Die Fangboote der Walkocherei »Jan Wellem«. In: Zeitschrift des Vereines Deutscher Ingenieure, Bd. 82, 1938, Nr. 40, S. 1169–1171.
- Gramoll, Eduard, und Köhnenkamp, Johann (1939): Entwicklungsmöglichkeiten im Fischdampferbau. In: Hansa, 76. Jg., 1939, S. 833–839.
- Gröner, Erich (1985): Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945. Bd. 3: U-Boote, Hilfskreuzer, Minenschiffe, Netzleger, Sperrbrecher. Fortführung von Dieter Jung und Martin Maass. Koblenz. Grund, Stefan (2018): Die »Peking« in Stahlgewittern. In: Welt am Sonntag vom 10.06.2018, S. 10.
- Haaker, Heinz (1996): Die Flender Werft AG, Lübeck. In: Strandgut, Nr. 38, 1996, S. 91–114.
- Haaker, Heinz (2000): Bunte, Hermann Friedrich, Schiffbauingenieur und Werftdirektor. In: Biographisches Lexikon für Schleswig-Holstein und Lübeck, Bd. 11. Neumünster 2000, S. 71–73.
- Haaker, Heinz (2004): Ein 125jähriges Jubiläum wird es nicht mehr geben. 120 Jahre Eisen- und Stahlschiffbau in Lübeck – ein Überblick. Manuskript. Lübeck.
- Haaker, Heinz (2007): Das Ende und das Ausschlichten der Flender-Werft. In: Lübecker Blätter, 172. Jg., 2007, H. 18, S. 309–312.
- Haaker, Heinz (2009): Bunte, Hermann, Friedrich. Schiffbauingenieur, Werftdirektor. In: Neue Lübecker Lebensläufe. Neumünster 2009, S. 126–130.
- Haaker, Heinz (2010): 1882–2002. Eisen- und Stahlschiffbau in Lübeck. Ein Überblick. 2. Aufl. Lübeck.
- Hanuschke, Peter, und Lorenz, Markus (2017): Blohm + Voss vor drastischem Stellenabbau. In: Weser-Kurier vom 25.02.2017, S. 19.
- Hegemann (2008): Aufschwung in Bremen. In: Deutsche Seeschifffahrt, Nr. 3, 2008, S. 50–53.
- Heidbrink, Ingo (2004): »Deutschlands einzige Kolonie ist das Meer!«. Die deutsche Hochseefischerei und die Fischereikonflikte des 20. Jahrhunderts. (= Schriften des DSM, Bd. 63). Bremerhaven, Hamburg.
- Heidbrink, Ingo, Beckmann, Werner, und Keller, Matthias (2003): ... und heute gibt es Fisch. 100 Jahre Fischindustrie und Fischgroßhandel in Schlaglichtern. Bremen.
- Heitmann, Jan (2007): Boote unter Beton. Die Hamburger U-Boot-Bunker. Hamburg.
- Held, Hermann Josef (1938): 100 Jahre Howaldt. Kiel.
- Henning, Friedrich-Wilhelm (1974): Das industrialisierte Deutschland 1914 bis 1972. Paderborn.
- Herner, Heinrich (1935): Die Motorschleppbarkasse »Oste«. In: Schiffbau, 36. Jg., 1935, S. 395–398.
- Herner, Heinrich (1937): Die von der Howaldtswerke A.-G. in Kiel erbauten Flugsicherungsschiffe der Deutschen Lufthansa »Ostmark« und »Friesland«. In: Schiffbau, 38. Jg., 1937, H. 17, S. 273–285.
- Heske, Christian, Röver, Corinna, und Heilscher, Christoph (2013): Werften an der Unterweser. 2. Aufl. Bremen.
- Hettlage, Bernd (2015): Denkort Bunker Valentin Bremen. Regensburg.
- Heuzeroth, Günter, und Szyuka, Peter (1995): »Die im Dreck lebten«. Dargestellt an den Ereignissen in Weser-Ems, 1939–1945. Teil 4: Ausländische ZwangsarbeiterInnen, Kriegsgefangene und die Lager in Ostfriesland, in den Landkreisen Wittmund, Aurich und Leer sowie der kreisfreien Stadt Emden. (= Unter der Gewaltherrschaft des Nationalsozialismus, Bd. 4). Hrsgg. von Günter Heuzeroth und Peter Szyuka. Osnabrück.
- Hieke, Ernst (1955): H.C. Stülcken Sohn. Ein deutsches Werftschicksal. Hamburg.
- Hitzler, Franz C., und Detlefsen, Gert Uwe (2011): Die Neubauten der Hitzler-Werft, Lauenburg 1886–2011. Bremen.
- Höft, Manfred (2015): Der Vulcan in Stettin und Hamburg. Bd. 2: 1905–1929. Der Handelsschiff- und Maschinenbau. Bremen.

- Höver, Otto (1943a): Das Werk Seebeck der Deschimag 1876–1943. Unveröff. Manuskript. Wesermünde.
- Höver, Otto (1943b): Geschichte der Actien-Gesellschaft »Weser«. Schiffswerft und Maschinenfabrik in Bremen 1843–1943. Unveröff. Manuskript. Bremen.
- Höver, Otto (1953): 1903–1953. Fünzig Jahre Schiffbaugesellschaft Unterweser A.G. Unveröff. Manuskript. Bremerhaven.
- Hoffmann, Rudolf (1986): U-Stützpunkt Stettin. In: Strandgut, Nr. 13, 1986, S. 79–90.
- Horstmann, Heiko (2015): Jürgens-van den Bergh Margarine-Verkaufs-Union GmbH, Berlin – (K.R.) »Unitas« Deutsche Walfang GmbH, Hamburg. In: Strandgut, Nr. 85, 2015, S. 107–118.
- Horstmann, Heiko (2017): Walter Rau – Neusser Oelwerke A.G. Neuss/Rhein. In: Strandgut, Nr. 89, 2017, S. 121–137.
- Howaldt, D.C. (1936): Der deutsche Schiffbau im Jahre 1935. In: Hansa, 73. Jg., 1936, S. 86.
- Howaldtswerke A.-G. (Hrsg.) (1959): 50 Jahre Werksgeschichte. Hamburg.
- Hückstädt, Harald (1985): AG »Neptun«. Schiffswerft und Maschinenfabrik. In: Schiff und Zeit, Nr. 21, 1985, S. 40–47.
- Jakobeit, Werner, Kramp, Günter, und Schäfer, Willi (2016): Die Beckmannwerft. Cuxhaven.
- Janßen, Dietrich (2005a): Der Bombenkrieg über Emden. https://bunkermuseum.de/pdf/schriften_bunkermuseum/bombentext_2003.pdf (aufgerufen am 26.06.2018).
- Janßen, Dietrich (2005b): Die Luftschutzmaßnahmen und der Bunkerbau in Emden. https://bunkermuseum.de/pdf/schriften_bunkermuseum/luftschutz_bunkerbau_2005.pdf (aufgerufen am 26.06.2018).
- Janßen, Dietrich (2006): Der Bunkerbau in Emden. https://bunkermuseum.de/pdf/bunkerbau_bunkerbau_emden_2006.pdf (aufgerufen am 26.06.2018).
- Janssen, Heinz D. (2007): Boots- und Holzschiffbau an der Unterweser. Bremen.
- Johr, Barbara, und Roder, Hartmut (1989): Der Bunker: Ein Beispiel nationalsozialistischen Wahns – Bremen-Farge 1943–45. Bremen.
- Kaack, Ulf, und Kliem, Eberhard (2015): Wilhelmshaven. Früher und heute. Erfurt.
- Karge, Wolfgang, und Möller, Kathrin (1999): Zwischen Rüben und Raketen. Technikgeschichte aus Mecklenburg-Vorpommern. Rostock.
- Karr, Hans (2004): Fr. Lürssen Werft. Ein Schiffbaubetrieb im Porträt. In: Marineforum, 79. Jg., 2004, Nr. 6, S. 14–27.
- Karting, Herbert (1993): Geschichte der Lühring-Werft in Hammelwarden und der dort gebauten Segelschiffe. Bd. 1: Vom Holz zum Stahl; Bd. 2: Vom Segel zum Motor (1910–1940). Bremen.
- Karting, Herbert (1996): Die Peterswerft und ihre Schiffe. Bremen.
- Kaule, Martin (2009): Ostseeküste 1933–1945. Der historische Reiseführer. Berlin.
- Keine, R. (1939): »Robert Ley«, das Flaggschiff der KdF-Flotte. In: Zeitschrift des Vereines Deutscher Ingenieure, Bd. 83, 1939, Nr. 34, S. 973–976.
- Keine, R. (1941): Elektrisches Schweißen im Schiffbau. In: Hansa, 77. Jg., 1941, Nr. 15, S. 468–476.
- Keitsch, Christine (2002): Vom Nieter zum Schweißer – vom Konstrukteur zum Schiffdesigner. 130 Jahre Arbeit auf der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft. Flensburg.
- Keitsch, Christine (2005): Krise und Konjunktur. Die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft von der Weltwirtschaftskrise bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges. In: DSA 28, 2005, S. 135–196.
- Kempf, Günther (1937): Zum Kentern des Walfangbootes »Rau III«. In: Hansa, 74. Jg., 1937, S. 1480–1483.
- Keysler, C. (1938): Entwicklung des Walfangs. In: Zeitschrift des Vereines Deutscher Ingenieure, Bd. 82, 1938, Nr. 40, S. 1161–1163.
- Kiedel, Klaus-Peter (1986): Baut, schiff getrost, verlieret nie den Mut. Papenburger Schiffbau und Schifffahrt in vier Jahrhunderten. In: Morhmann, Wolf-Dieter (Hrsg.): Geschichte der Stadt Papenburg. Papenburg 1986, S. 265–317.

- Kiedel, Klaus-Peter (2016): Das Diesel-Elektroschiff PATRIA. Eine Technik-Innovation der 1930er-Jahre. In: *Oceanum*, Bd. 1, 2016, S. 188–198.
- Kiedel, Klaus-Peter, und Veltmann, Claus (1995): 350 Jahre Schiffbau in Papenburg. 200 Jahre Meyer Werft. Papenburg.
- Kiesel, Wolfgang (1997): Bremer Vulkan. Aufstieg und Fall. Bremen.
- Klatt, Ingaburgh (2006): Zwangsarbeit 1939 bis 1945. In: *Lübeck-Lexikon. Die Hansestadt von A bis Z*. Lübeck 2006, S. 393.
- Klindwort, Ernst (1938): Motorschiff »Wilhelm Gustloff«. Das Flaggschiff der KdF-Flotte. In: *Zeitschrift des Vereines Deutscher Ingenieure*, Bd. 82, 1938, Nr. 49, S. 1385–1392.
- Kloefß, Hans (1938): Entwicklung und Ergebnisse der Maierform. In: *Werft, Reederei, Hafen*, 19. Jg., 1938, H. 11, S. 164–169.
- Kludas, Arnold (1984): Rickmers. 150 Jahre Schiffbau und Schifffahrt. Herford.
- Kludas, Arnold (2001a): Nachwort. In: *Arnold Bernstein: Ein jüdischer Reeder*. Bremerhaven, Hamburg 2001, S. 431–463.
- Kludas, Arnold (2001b): *Vergnügungsreisen zur See*. Bd. 1: 1889–1939. (= Schriften des DSM, Bd. 55). Bremerhaven, Hamburg.
- Klußmann, Jan (2004): Zwangsarbeit in der Kriegsmarinestadt Kiel 1939–1945. (= Mitteilungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte, Bd. 81). Bielefeld.
- Kölling, Volker (2016): Das Erbe des Vulkan. In: *Weser-Kurier* vom 21.05.2016, S. 20f.
- Kölling, Volker (2017): Tanz auf dem Vulkan. In: *Bremen global. Schwerpunkte im Wandel*. (= TenDenZen 2017. Jahrbuch XXV des Überseemuseums Bremen). Bremen 2017, S. 54–64.
- Kohler, Friedemann, Hoffmann, Carsten, und Reuter, Helmut (2019): Desaster im Dock. In: *Weser-Kurier* vom 15.03.2019, S. 3.
- Koop, Gerhard, Galle, Kurt, und Klein Fritz (1982): *Von der Kaiserlichen Werft zum Marinearsenal. Wilhelmshaven als Zentrum der Marineteknik seit 1870*. München.
- Koop, Gerhard, und Mulitze, Erich (1997): *Die Marine in Wilhelmshaven*. 2. Aufl. Bonn.
- Kopp, Martin (2016): Großauftrag für Sietas Werft. In: *Hamburger Abendblatt* vom 15.12.2016, S. 6.
- Kopp, Martin (2017): Baubeginn für das sauberste Kreuzfahrtschiff: In: *Hamburger Abendblatt* vom 22.01.2017, S. 6.
- Krawietz, Walter (1966): *Die wirtschaftliche Entwicklung des Schiffbaus an der Unterweser von 1800–1960*. Diss. Rer. Pol. Erlangen/Nürnberg.
- Krüger, Werner (2006): Walfang in Deutschland in den dreißiger Jahren. In: *Köhlers Flottenkalender*, Bd. 94, 2006, S. 99–107.
- Krummlinde, Klaus (2001): *Sietas Werft von 1635–2000*. 2. Aufl. Jork.
- Krummlinde, Klaus, und Voltmer, Bernd (2006): *Die Geschichte der Norderwerft von 1906 bis 2006*. Hamburg.
- Kuckuk, Peter (1988): Die DESCHIMAG in der Weltwirtschaftskrise. In: *Von der Dampfbarkasse zum Containerschiff*. Bremen 1988, S. 71–117.
- Kuckuk, Peter (1993): Der Einstieg der Firma Krupp als Mehrheitsaktionär bei der Deschimag 1941. In: *Bremer Großwerften im Dritten Reich*. Bremen 1993, S. 105–128.
- Kuckuk, Peter (2005): *Die Ostasienschnelldampfer SCHARNHORST, POTSDAM und GNEISENAU des Norddeutschen Lloyd*. Bremen.
- Kuckuk, Peter, und Pophanken, Hartmut (1993): *Die AG »Weser« 1933 bis 1945. Handels- und Kriegsschiffbau im Dritten Reich*. In: *Bremer Großwerften im Dritten Reich*. Bremen, S. 11–128.
- Kühne, Karl B. (1993): *Cuxhaven. Der lange Weg zum Universalhafen 1610–1992*. Cuxhaven.
- Kulms, Johannes (2017): *Flaute in der Windkraftbranche*. https://www.deutschlandfunkkultur.de/schleswig-holstein-flaute-in-der-windkraftbranche.1001.de.html?dram:article_id=397512 (aufgerufen am 26.06.2018).
- Lassnig, Helmut (1999): *J.F. Braeunlich. Eine Stettiner Reederei*. Hamburg, Berlin.

- Lassnig, Helmut (2007): Die Stettiner Oderwerke. In: Jahrbuch 2005/06 der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte, Düsseldorf 2007, S. 71–92.
- Lehmann, Eike (Hrsg.) (1999a): 100 Jahre Schiffbautechnische Gesellschaft. Biographien zur Geschichte des Schiffbaus. Berlin.
- Lehmann, Eike (Hrsg.) (1999b): 100 Jahre Schiffbautechnische Gesellschaft. Chronik und Index. Berlin.
- Lehmann, Eike (2003): Schiffbautechnische Forschung in Deutschland. Gestern und heute. Die deutschen Schiffbauversuchsanstalten. Hamburg.
- Lindner, Jörn (2009): Schifffahrt und Schiffbau in einer Hand. Die Firmen der Familie Rickmers 1918–2000. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 9). Bremen.
- MacFagus, John (1998): 125 Jahre Peterswerft, Wewelsfleth. In: MaK-Toplaterne, 1998, Nr. 71, S. 8f.
- Mangler, Joachim, Pfaff, Frank, und Wüstneck, Bernd (2019): »Meck-Pomm«: Die Schmiede der Kreuzfahrt-Giganten. In: Nordsee-Zeitung vom 24.04.2019, S. 3.
- Mausolf, Andreas, und Essmann, Wilhelm (2006): Die Geschichte der Schreiber-Reederei (1926–2002). Bremen.
- Mehl, Hans (1991): Der Kriegsschiffbau auf der Neptunwerft Rostock 1914–1945. In: 140 Jahre Eisenschiffbau in Rostock Berlin 1991, S. 78–82.
- Meyer, C. (1938): Die neueste Entwicklung der Elektrotechnik auf deutschen Handelsschiffen. In: Schiffbau, 39. Jg., 1938, S. 161–164, 188–194, 211–214 u. 226–229.
- Meyer, Günter (2006): Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft/Orenstein & Koppel (LMG). In: Lübeck-Lexikon. Die Hansestadt von A bis Z. Lübeck 2006, S. 225f.
- Meyer, Hans H. (2013): Die Schiffe von Howaldt und HDW. Bd. 1: Neu- und Umbauten der Kieler Howaldtswerke AG von 1945 bis 1967. (= Schriften des DSM, Bd. 71). Bremerhaven, Wiefelstede.
- Meyer, Rolf, und Kiedel, Klaus-Peter (1988): Meyer Werft. Sechs Generationen Schiffbau in Papenburg 1795–1988. Hrsg. Meyer Werft, Papenburg. Papenburg.
- Meyhoff, Andreas (2001): Blohm & Voss im »Dritten Reich«. Hamburg.
- Mielke, Otto (1994): Auf Walfang mit der »Jan Wellem«. (= SMS – Schiffe, Maschinen, Menschen, 2. Jg., 1994, Nr. 9). Berlin.
- Möller (1938): Das Walfangschiff »Walter Rau«. In: Hansa, 75. Jg., 1938, S. 701–710.
- Möller, L. (1966): 50 Jahre Elsfl ether Werft AG. Oldenburg.
- Mohr, K. (1936): Maschinenanlage des M./S. »Narragansett«. In: Werft, Reederei, Hafen, 17. Jg., 1936, H. 17, S. 271–273.
- Mosolff, Hans (1938): Die deutsche Fischwirtschaft im Vierjahresplan. Berlin.
- Müller, Peter (1994): Die Geschichte der Schichau-Seebeckwerft AG von 1876–1945. Unveröff. Manuskript. Bremerhaven.
- Müller-Fahrenholz, Manfred (2012): Eine Rostocker Traditionswerft. In: Voll voraus, 2012, Nr. 17, S. 15.
- Mundt, Robert (1938): Pendelrollenlager auf dem diesel-elektrischen Schiff »Wuppertal«. In: Werft, Reederei, Hafen, 19. Jg., 1938, H. 11, S. 162–164.
- Muth, Wolfgang (2004): Hansestadt Lübeck: Arbeit und Arbeiter bei Flender. Hrsg. IG Metall Lübeck Wismar. Lübeck.
- Neuerburg, Otto K.W. (1955): Menschenwerk im Mahlstrom der Macht. Die hundertjährige Geschichte der Kaiserlichen Werft Kiel und der Deutsche Werke Kiel A.G. Masch.-schr. Manuskript. Kiel.
- Neuerburg, Otto K.W. (1956): Gotenhafen – Europas größte Schiffswerft. Traum und Wirklichkeit. In: Schiff und Hafen, 8. Jg., 1956, H. 8, S. 712–715.
- Neuerburg, Otto K.W. (1961): Dem Erdboden gleichgemacht. Das Schicksal einer Kieler Großwerft in und nach dem Zweiten Weltkrieg. Kiel.
- Neumann, Hajo (2016): Die Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven in der »Stunde Null«. In: Schifffahrt und Handel. Rotenburg 2016, S. 195–211.

- Nickel (1935): Das 15 000 T. Dieselmotortankschiff »W.B. Walker«. In: *Hansa*, 72. Jg., 1935, S. 1147.
- Niemann, Hans-Werner (2009): *Europäische Wirtschaftsgeschichte. Vom Mittelalter bis heute*. Darmstadt.
- Niendorf, Manfred (1988): *Wewelsfleth. 750 Jahre Geschichte*. Hrsgg. von der Gemeinde Wewelsfleth. Wewelsfleth.
- Nohse, Lutz, und Rössler, Eberhard (1992): *Konstruktionen für die Welt. Geschichte der Gabler-Unternehmen IKL und MG*. Herford.
- Oelkers, Wilhelm (2000): *Johann Oelkers Schiffswerft. Drei Generationen schrieben Werftgeschichte*. Hamburg.
- Oldenburg, Behrend (2005): 100 Jahre Werft Nobiskrug. In: *Schiff & Hafen*, 57. Jg., 2005, Nr. 6 (Special), S. 7–34.
- Orenstein & Koppel AG (Hrsg.) (1976): *O & K setzt alles in Bewegung*. Dortmund.
- Ostersehle, Christian (1987): Eisbrecher »Wal«. In: *Mitteilungen des Canal-Vereins*, 1987, Nr. 8, S. 141–158.
- Ostersehle, Christian (1996): Eisbrecher WAL (1938–1990). Vorgeschichte, Bau, Betrieb und Konstruktion des Dampf-Eisbrechers auf dem Nord-Ostsee-Kanal. In: *DSA* 19, 1996, S. 45–66.
- Ostersehle, Christian (1998): Auf Probefahrt gekentert. Das Unglück des Walfangbootes RAU III (1937). In: *DSA* 21, 1998, S. 279–312.
- Ostersehle, Christian (2004): *Von Howaldt zu HDW. 165 Jahre Entwicklung von einer Kieler Eisengießerei zum weltweit operierenden Schiffbau- und Technologiekonzern*. Hamburg.
- Ostersehle, Christian (2008): RAU IX. Schwimmendes Highlight im Museumshafen des DSM. In: *Heimat Nordseeküste*, Bd. 60, 2008, S. 49–51.
- Ostersehle, Christian (2009): Der Werftunternehmer Hermann Blohm und die Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft (L.M.G.). In: *Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde*, Bd. 89, 2009, S. 177–230.
- Ostersehle, Christian (2013): Der Dampf-Eisbrecher »Wal« von 1938–1990. In: *Ein Dampfer-Leben. 75 Jahre Dampf-Eisbrecher »Wal«*. Bremerhaven 2013, S. 21–59.
- Ostersehle, Christian (2014): *Schiffbau in Kiel. Kleine Werftengeschichte von den Anfängen bis zur Gegenwart*. Husum.
- Ostersehle, Christian (2016): Yachten und Yacht tender für Amerika. Das USA-Geschäft der Fr. Lürssen Yacht- und Bootswerft in Bremen-Vegesack in der Zwischenkriegszeit. In: *DSA* 39, 2016, S. 325–421.
- Ozimek, Anna, Heske, Christian, und Brockmann, Thorsten (2013): *Von Menschen und Werften. 200 Jahre Schiffbaugeschichte in Bremerhaven und an der Unterweser*. 2. Aufl. Bremen.
- Paulus, Sarah, und Wackerberg, Rolf G. (2013): *Von GOETZEN bis LIEMBA. Auf Reisen mit einem Jahrhundertschiff*. Berlin.
- Peters, Dirk J. (2000a): Bremerhaven im Spiegel seiner Schiffbaugeschichte von den Anfängen bis heute. In: *Jahrbuch 1999 der Deutschen Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte*, 5. Jg., Düsseldorf 2000, S. 18–72.
- Peters, Dirk J. (2000b): Vom amerikanischen Viermastgaffelschoner ELIZABETH BANDI zur deutschen Bark SEUTE DEERN. Vom hölzernen Fracht- und Schulsegler zum Hotel-, Restaurant-, Jugendherbergs- und Museumsschiff. In: *DSA* 23, 2000, S. 7–50.
- Peters, Dirk J. (2003): *Niedermeyer, Ferdinand*. In: *Bremerhavener Persönlichkeiten aus vier Jahrhunderten*. 2. Aufl. Bremerhaven, S. 231.
- Peters, Dirk J. (2005): *Deutsche Werften in der Zwischenkriegszeit (1918–1939)*. Teil 1: Von der Kriegsrüstung zur Friedenswirtschaft. Schiffbaukonjunktur durch Reparationsleistungen und durch den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte nach dem Ersten Weltkrieg (1918–1923). In: *DSA* 28, 2005, S. 95–134.
- Peters, Dirk J. (2007): Der Lloyd geht in die Luft. In: Peters, Dirk J. (Hrsg.): *Der Norddeutsche Lloyd. Von Bremen in die Welt. »Global Player« der Schiffahrtsgeschichte*. Bremen 2007, S. 133–146.

- Peters, Dirk J. (2009): Deutsche Werften in der Zwischenkriegszeit (1918–1939). Teil 2: Symptome der Krise. Stilllegungen, Schließungen, Fusionen und Innovationen (1924–1934). In: DSA 32, 2009, S. 173–222.
- Peters, Dirk J. (2010): Die historische Bark SEUTE DEERN. In: Niederdeutsches Heimatblatt, Nr. 797, 2010.
- Peters, Dirk J. (2013a): Seit 125 Jahren Seeschiffbau made in Bremerhaven. In: Bickelmann, Hartmut, und Peters, Dirk J.: Vierundfünfzigmal Bremerhaven. Bremerhaven 2013, S. 183–189.
- Peters, Dirk J. (2013b): Von der Delphin-Werft zu Geeste-Metallbau. In: Bickelmann, Hartmut, und Peters, Dirk J.: Vierundfünfzigmal Bremerhaven. Bremerhaven 2013, S. 201–205.
- Peters, Dirk J. (2013c): Von der Reparaturwerkstatt zur Lloyd Werft. In: Bickelmann, Hartmut, und Peters, Dirk J.: Vierundfünfzigmal Bremerhaven. Bremerhaven 2013, S. 195–199.
- Peters, Dirk J. (2017): Die Sieghold-Werft von 1924 bis 1988. In: Sieghold, Heinz W. (Hrsg.): Geschichte der Schiffswerft und Maschinenfabrik Max Sieghold in Bremerhaven 1924–1988. Bad Bramstedt 2017, S. 3–8.
- Peters, Dirk J. (2018): Seeschiffbau und Werftindustrie in Deutschland von 1850 bis heute. In: Industriekultur, 24. Jg., 2018, Nr. 2, S. 2–7.
- Peters, Dirk J., Neumann, Peter, und Suxdorf, Norbert (2003): Die Nordseewerke 1903–2003. Emden.
- Pfiegensdörfer, Dieter (1986): Vom Handelszentrum zur Rüstungsschmiede. Wirtschaft, Staat und Arbeiterklasse in Bremen 1929 bis 1945. Bremen.
- Prager, Hans Georg (1975): Schnelle Boote – solide Schiffe. Die Geschichte der Fr. Lürssen Werft. In: Schifffahrt international, 26. Jg., 1975, H. 7, S. 300–303, H. 8, S. 332–337, H. 9, S. 376–380.
- Prager, Hans-Georg (1977): Blohm + Voss 1877–1977. Hamburg.
- Precht, Hans-Hermann (1987): Atlas-Werke 1945–1965. »Wir haben ja nicht nur ganz schöne Schiffe gebaut ...«. Bremen.
- Preuss, Olaf (2014): Russen sichern Schiffbau bei Sietas. In: Hamburger Abendblatt vom 11.02.2014, S. 19.
- Pyszka, A. (1937): Die Rettungsboote an den deutschen Küsten. In: Zeitschrift des Vereines Deutscher Ingenieure, Bd. 81, 1937, Nr. 81, S. 789–792.
- Rathmann, Rudolf (1988): Die Schiffswerft Hugo Peters Wewelsfleth. In: Steinburger Jahrbuch, 32. Jg., 1988, S. 77–96.
- Rathmer, Christian (2001): »Ich erinnere mich nur an Tränen und Trauer«. Zwangsarbeit in Lübeck 1939–1945. In: Ausländereinsatz in der Nordmark. Bielefeld 2001, S. 394–417.
- Roder, Hartmut (1988): »Laufjungen der Direktion?« Der faschistische Vertrauensrat auf dem Bremer Vulkan (1934–1945). In: Von der Dampfbarkasse zum Containerschiff. Bremen 1988, S. 153–175.
- Roder, Hartmut (1993): Der Bremer Vulkan im Dritten Reich (1933–1945). In: Bremer Großwerften im Dritten Reich. Bremen 1993, S. 129–174.
- Rössler, Eberhard (1990): Die deutschen U-Boote und ihre Werften. Koblenz.
- Rohweder, Jürgen (2013): Beständiger Wandel. In 175 Jahren von Schwefel & Howaldt zu ThyssenKrupp Marine Systems. Hamburg.
- Rohweder, Jürgen, und Neumann, Peter (2015): Leiser, tiefer, schneller. Innovationen im deutschen U-Boot-Bau. Hamburg, Bonn.
- Rolandwerft (Hrsg.) (1963): 50 Jahre Rolandwerft, 1913–1963, 13. Dezember. Bremen.
- Roscher, Ernst K. (1937): Fischdampfer-Neubauten »Alemania«, »Teutonia« und »N. Ebeling« mit Kort-Düsen-Antrieb. In: Hansa, 74. Jg., 1937, S. 1720–1722.
- Roscher, Ernst K. (1939): Wirtschaftliche und wissenschaftliche Bedeutung ummantelter Schiffschrauben. In: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft, Bd. 40, 1939, S. 150–161.
- Rübner, Hartmut (2005): Konzentration und Krise der deutschen Schifffahrt. Maritime Wirtschaft und Politik im Kaiserreich, in der Weimarer Republik und im Nationalsozialismus. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 1). Bremen.

- Ruhnau, Rüdiger (1983): Der Schiffbau in Danzig und die Entwicklung der Werft-Industrie. In: Danziger Berichte, Heft 3, 1983, S. 1–109.
- Ruhnau, Rüdiger (1984a): Die Danziger Werft im Zweiten Weltkrieg. In: Strandgut, Nr. 7, 1984, S. 130–138.
- Ruhnau, Rüdiger (1984b): Die Danziger Werft in fremder Hand. In: Strandgut, Nr. 7, 1984, S. 125–130.
- Ruhnau, Rüdiger (1985): Unter dem Hammerkran. In: Strandgut, Nr. 9, 1985, S. 87–100.
- Schack, Ingeborg (1954): Schiffswerft und Maschinenfabrik Max Sieghold 1924–1954. Bremerhaven.
- Schichau Unterweser AG (Hrsg.) (1987): 150 Jahre Schichau Unterweser Aktiengesellschaft. Bremerhaven.
- Schiffbau-Gesellschaft Unterweser (Hrsg.) (1958): Schiffbau-Gesellschaft Unterweser AG. Firmengeschichte von 1903–1958. Bremerhaven.
- Schiffswerft Johann Oelkers (Hrsg.) (1951): Johann Oelkers. Schiffswerft und Maschinenfabrik Hamburg-Wilhelmsburg 1876 bis 1951. Hamburg
- Schiffswerft Johann Oelkers (Hrsg.) (1960): »50 Jahre Goldener Mastknopf in Eichelform«. Johann Oelkers. Schiffswerft und Maschinenfabrik Hamburg-Wilhelmsburg. Hamburg,
- Schleufe, Fritz (1938): Neuzeitliche Fischdampfer. In: Werft, Reederei, Hafen, 19. Jg., 1938, H. 3, S. 27–31.
- Schlichting-Werft GmbH (Hrsg.) (1948): 50 Jahre Johannes Schlichting, Yacht- und Bootswerft Lübeck-Travemünde, 10.10.1898–10.10.1948. Lübeck.
- Schlichtmann, Hans-Otto (1997): Stader Schifffahrt und Häfen. (= Schifffahrt und Häfen an der Unterelbe, Bd. 1). Stade.
- Schmelzkopf, Reinhart (1974): Die deutsche Handelsschifffahrt 1919–1939. Bd. 1: Chronik und Wertung der Ereignisse in Schifffahrt und Schiffbau. Oldenburg, Hamburg.
- Schmelzkopf, Reinhart (1983): Rheinstahl Nordseewerke GmbH Emden. In: Strandgut, Nr. 2, 1983, S. 88–90.
- Schmelzkopf, Reinhart (1986a): Bauliste der Stettiner Oderwerke und ihrer Vorgänger, Stettin, Köln. In: Strandgut, Nr. 13, 1986, S. 99–120.
- Schmelzkopf, Reinhart (1986b): Schiffbau in Danzig. In: Strandgut, Nr. 12, 1986, S. 79–97.
- Schmelzkopf, Reinhart (1987): Die F. Krupp-Germaniawerft und ihre Vorläufer. In: Strandgut, Nr. 16, 1987, S. 123–150.
- Schmelzkopf, Reinhart (1988): Schiffbau in Rendsburg. In: Strandgut, Nr. 17, 1988, S. 135–158.
- Schmelzkopf, Reinhart (1990): Ferdinand Schichau, Elbing. In: Strandgut, Nr. 23, 1990, S. 54–100.
- Schmelzkopf, Reinhart (1991a): Die Schichau-Werft in Königsberg. In: Strandgut, Nr. 24, 1991, S. 93–98.
- Schmelzkopf, Reinhart (1991b): F. Schichau GmbH, Bremerhaven. In: Strandgut, Nr. 25, 1991, S. 105–122.
- Schmelzkopf, Reinhart (1991c): Seebeck. (= Schiffbau an der Unterweser, Folge IV). In: Strandgut, Nr. 24, 1991, S. 41–92.
- Schmelzkopf, Reinhart (1994a): Die Sieghold-Werft. (= Schiffbau an der Unterweser, Folge VII). In: Strandgut, Nr. 33, 1994, S. 137–148.
- Schmelzkopf, Reinhart (1994b): Schiffbau in Memel bis 1945. In: Strandgut, Nr. 33, 1994, S. 89–116.
- Schmelzkopf, Reinhart (1999a): Elsfl ether Werft AG. In: Strandgut, Nr. 45, 1999, S. 117–136.
- Schmelzkopf, Reinhart (1999b): Mützelfeldtwerft Cuxhaven. In: Strandgut, Nr. 46, 1999, S. 103–122.
- Schmelzkopf, Reinhart (2001): Die Schlichting-Werft in Lübeck-Travemünde. In: Strandgut, Nr. 50, 2001, S. 35f. u. 52–78.
- Schmelzkopf, Reinhart (2003): Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft. In: Strandgut, Nr. 53, 2003, S. 69–110.

- Schmelzkopf, Reinhart (2004): Die Deutsche Werft AG in Hamburg. In: Strandgut, Nr. 57, 2004, S. 21–56.
- Schmelzkopf, Reinhart (2005): »Use Akschen«. Die Geschichte der A.G. Weser in Bremen. In: Strandgut, Nr. 59, 2005, S. 15–70.
- Schmelzkopf, Reinhart (2006): Die Werft von Heinrich Brand in Oldenburg i.O. In: Strandgut, Nr. 60, 2006, S. 35–56.
- Schmelzkopf, Reinhart (2007a): Der Bremer Vulkan. In: Strandgut, Nr. 63, 2007, S. 97–130.
- Schmelzkopf, Reinhart (2007b): Die Howaldtswerke in Hamburg. In: Strandgut, Nr. 62, 2007, S. 21–66.
- Schmelzkopf, Reinhart (2012): Die Pahlwerft in Hamburg-Finkenwerder. In: Strandgut, Nr. 76, 2012, S. 123–140.
- Schmeyers, Jens, und Wiechmann, Susanne (2016): 100 Jahre Elsflether Werft. Eine bewegte Geschichte. Bremen.
- Schmidt, R. (1938): Neuerungen in der Stahlanordnung, dem Zusammenbau und der Verschweißung großer Tankschiffkörper. In: Schiffbau, 39. Jg., 1938, S. 19–23, 39–43 u. 52–58.
- Schnadel, Georg (1940): Nachruf Hermann Frahm. In: Zeitschrift des Vereines Deutscher Ingenieure, Bd. 84, 1940, Nr. 5, S. 73f.
- Schnall, Uwe (1977): Walfangdampfer »RAU IX«. In: Schwimmende Oldtimer der Seefahrt. (= Führer des Deutschen Schifffahrtsmuseums, Nr. 3). Bremerhaven 1977, S. 46–52.
- Schneider (1995): Betriebsergebnisse und -erfahrungen der drei Ostasien-Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd. In: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft, Bd. 38, 1937, S. 79–95.
- Scholl, Lars U. (2003): Noé, Hermann. In: Bremerhavener Persönlichkeiten aus vier Jahrhunderten. 2. Aufl. Bremerhaven 2003, S. 233f.
- Scholl, Lars U. (2013): Stapelfeldt, Franz Carl Heinrich. In: Neue Deutsche Biographie, 25. Bd.: Stadion – Tecklenborg. Berlin 2013, S. 57f.
- Scholz, William (1938): Wirtschaftlichkeitsvergleich des Kohle-, Oel- und dieselelektrischen Antriebes großer Fracht- und Tankschiffe. In: Schiffbau, 39. Jg., 1938, S. 327–334.
- Schor, A. (1936): Neue Schichau-Sulzer-Dieselmotoren. In: Werft, Reederei, Hafen, 17. Jg., 1936, H. 16, S. 253–255.
- Schröer, Bernard (1980): Geschichte der Stadt Emden von 1945 bis zur Gegenwart. Leer.
- Schubert, Kurt (1955): Der Walfang der Gegenwart. Stuttgart.
- Schuch, Hans-Jürgen (1987): 150 Jahre Schichau 1837–1987. In: 750 Jahre Elbing. (= Elbinger Hefte, Bd. 40). Münster 1987, S. 83–91.
- Schuch, Hans-Jürgen (1989): Elbing. Aus 750 Jahren Geschichte der Ordens-, Hanse- und Industriestadt. Berlin, Bonn.
- Schütte, Johann (1934): Begrüßungsrede [1933]. In: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft Bd. 35, 1934, S. 39–42.
- Schütte, Johann (1936): Begrüßungsrede [1935]. In: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft, Bd. 37, 1936, S. 37–42.
- Schütte, Johann (1937): Begrüßungsrede [1936]. In: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft, Bd. 38, 1937, S. 37–40.
- Schütte, Johann (1939): Begrüßungsrede [1938]. In: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft, Bd. 40, 1939, S. 38–43.
- Schulte & Bruns (Hrsg.) (1958): 75 Jahre Schulte & Bruns, Emden. Emden.
- Schumann, Nik (2015): Mützelfeldtwerft. 2. Aufl. Cuxhaven.
- Schwerdtner, Nils (2011): 25 Jahre Kreuzfahrtschiffe der Meyer Werft. Hamburg.
- Seglerverein Norderney (Hrsg.) (2000): Poppe Folkerts 1875–1949. Norderney.
- Siebs, Benno Eide (1959): 125 Jahre Rickmers. Bremerhaven.
- Sieghold, Heinz W. (Hrsg.) (2017): Geschichte der Schiffswerft und Maschinenfabrik Max Sieghold in Bremerhaven 1924–1988. Bad Bramstedt.

- Sievers, Kai Detlev (2017): Albert Schrödter (1883-1964). Vom kaufmännischen Gehilfen zum Direktor und Vorstandsmitglied der Krupp Germaniawerft in Kiel. In: DSA 40, 2017, S. 117–142.
- Sommer, Ingo (1993): Die Stadt der 500 000. NS-Stadtplanung und Architektur in Wilhelmshaven. Braunschweig, Wiesbaden.
- Sparenberg, Ole (2012): »Segen des Meeres«: Hochseefischerei und Walfang im Rahmen der nationalsozialistischen Autarkiepolitik. (= Schriften zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 86). Berlin.
- Stahl, Joachim (1995): Neptunwerft. Ein Rostocker Unternehmen im Wandel der Zeit. Rostock.
- Stahl, Jochen (1980): Vom Werden und Wachsen der Neptunwerft. Eine Chronik der 130jährigen Entwicklung. Rostock.
- Stammer, Wilhelm Chr. K. (1994): Hamburgs Werften 1635–1993. 2. Aufl. Hamburg.
- Stegmann, Siegfried (1998): Die Lloyd-Werft. Unveröff. Manuskript. Bremerhaven.
- Stremmel, Ralf, und Rasch Manfred (1996): Findbuch zu den Beständen Vereinigte Stahlwerke AG und Bergbau und Industrierwerke GmbH. Bd. 1. Duisburg.
- Strobel, Dietrich (2002): Die Warnemünder Werft. Wolgast.
- Strobel, Dietrich, und Ortlieb, Werner (1998): Volkswerft Stralsund. Hamburg.
- Tetzlaff, L. (1939): Beitrag zur praktischen Ausbildung des Qualitätsarbeiternachwuchses im Werftbetrieb. In: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft, Bd. 40, 1939, S. 307–368.
- Thiel, Reinhold (2006): Die Geschichte der Actien-Gesellschaft »Weser« 1843–1983. Bd. 2: 1919–1945. Bremen.
- Thiel, Reinhold (2009): Die Geschichte des Bremer Vulkan 1805–1997. Bd. 2: 1919–1945. Bremen.
- Thiel, Reinhold (2010): Die Geschichte des Bremer Vulkan 1805–1997. Bd. 3: 1946–1997. Bremen.
- Tisch, Markus (2013): Schwimmkran LANGER HEINRICH 1915–2013. Martenshagen.
- Urban, Thomas (2014): »Wendig sein und anpassen!«. Robert Kabelac und die Leitung der Bremer Vulkan-Werft im Zweiten Weltkrieg. In: Osterloh, Jörg, und Wixforth, Harald (Hrsg.): Unternehmer und NS-Verbrechen. Frankfurt am Main, New York 2014, S. 111–141.
- Vasel, Björn, und Förster, Krischan (2012): Schrumpfkur bei Sietas. In: Weser-Kurier vom 20.01.2012, S. 18.
- Verband der Deutschen Schiffbauindustrie (Hrsg.) (1984): 100 Jahre Verbands- und Zeitgeschehen. Hamburg.
- Voltmer, Bernd, und Krummlinde, Klaus (2000): Holst-Werft in Cranz-Neuenfelde. Hamburg.
- Voltmer, Bernd, und Krummlinde, Klaus (2001): Rancke-Werft in Cranz-Neuenfelde. Hamburg.
- von Kajdacsy, Kj. (1936): Die bauliche Entwicklung des deutschen Fischdampfers. In: Hansa, 73. Jg., 1936, S. 2018–2022.
- von Marchtaler, Hildegard, und Stache, Friedrich (1940): Hundert Jahre Stülcken-Werft 1840–1940. Hamburg.
- von Rohr (1935): Fahrgastdampfer »Tannenberg« des Seedienstes Ostpreußen. In: Hansa, 72. Jg., 1935, S. 1441–1451.
- Vosskuhl, Thomas (2019): Die Angst vorm Geist in der Flasche. In: Nordsee-Zeitung vom 26.01.2019, S. 18.
- Wagner, Kurt (2008): Deutsche Werft. 50 Jahre Handelsschiffbau in der Weltspitze. Bremen.
- Wagner, Kurt (2018): Die Deutsche Werft in Hamburg. Erfurt.
- Walle, Heinrich (Hrsg.) (2014): Der Kriegsfischkutter. Vom Wachboot bis zur NORDWIND. Die Entstehung des KFK. Bonn.
- Walter, Wolfgang (2008): Ein Vierteljahrhundert danach. Gedanken zur Schließung der AG »Weser« in Bremen im Jahre 1983. In: DSA 31, 2008, S. 185–203.
- Weinhauer, Klaus (2008): Handelskrise und Rüstungsboom. Die Wirtschaft. In: Hamburg im »Dritten Reich«. 2. Aufl. Göttingen 2008, S. 191–224.

- Welte, Alfred (1973): 100 Jahre Orenstein & Koppel AG, Werk Lübeck (LMG). In: *Hansa*, 110. Jg., 1973, Nr. 7, S. 515–525.
- Wendt, Inge (1991): Zur Entwicklung der Neptunwerft im zweiten Weltkrieg und ihre kriegswirtschaftliche Bedeutung. In: *140 Jahre Eisenschiffbau in Rostock*. Berlin 1991, S. 74–77.
- Wenke, Barbara (2018): Ein Dock geht auf Reisen. In: *Weser-Kurier* vom 06.12.2018, S. 17.
- Werft Nobiskrug (Hrsg.) (1980): *Werft Nobiskrug 1905–1980*. Rendsburg.
- Wernsdorf, Walburga (1999): Die Yacht- und Bootswerft Gebr. Kröger in Warnemünde (1928 bis 1945). In: *Zeitgeschichte Regional*, 3. Jg., 1999, H. 2, S. 41–47.
- Wiborg, Susanne (1993): *Walther Blohm. Schiffe und Flugzeuge aus Hamburg*. Hamburg.
- Wiedemann, Rainer (2010): Der lange Abschied von Flender. *Zeitzeugen-Interviews und Fotografien*. Schwerin.
- Winkler, F. (1941): Leichtmetall im Schiffbau. In: *Hansa*, 77. Jg., 1941, Nr. 41, S. 1098–1107.
- Winterhoff, Edmund (1971): *Walfangdampfer RAU IX*. Bremerhaven.
- Winterhoff, Edmund (1974): *Walfang in der Antarktis*. (= Schriften des DSM, Bd. 4). Oldenburg, Hamburg.
- Witthöft, Hans Jürgen (2000): 125 Jahre Fr. Lürssen Werft. Für schnelle Boote und schöne Yachten ein Markenname. In: *Schiff & Hafen*, 52. Jg., 2000, H. 6, S. 53–66.
- Witthöft, Hans Jürgen (2002): *Tradition und Fortschritt. 125 Jahre Blohm + Voss*. Hamburg.
- Witthöft, Hans Jürgen (2003a): 75 Jahre Krögerwerft. In: *Deutsche Seeschifffahrt*, 101. Jg., 2003, Nr. 9, S. 3–10.
- Witthöft, Hans Jürgen (2003b): 75 Jahre Krögerwerft. Es begann mit dem Bau hölzerner Boote. In: *Marineforum*, 78. Jg., 2003, H. 11, S. 31–34, u. H. 12, S. 46–49.
- Witthöft, Hans Jürgen (2003c): *Blohm + Voss. Fortschritt aus Tradition*. Hamburg.
- Witthöft, Hans Jürgen (2004): *100 Jahre Nordseewerke*. Hamburg.
- Witthöft, Hans Jürgen (2005): *Meyer Werft. Innovativer Schiffbau aus Papenburg*. Hamburg.
- Witthöft, Hans Jürgen (2006): *Norderwerft in Hamburg. Hundert Jahre Neubau, Reparatur und Verlässlichkeit*. In: *Schiff & Hafen*, 58. Jg., 2006, Nr. 11, S. 38–44.
- Witthöft, Hans Jürgen (2007): *Lloyd Werft. 150 Jahre Schiffbaugeschichte*. Hamburg.
- Witthohn, Ralf (2009): Nach dem Weltrekord der Systemsturz. In: *Deutsche Seeschifffahrt*, Nr. 6, 2009, S. 44–47.
- Wojewódka, Czeslaw (1979): Zur Geschichte der Werften in Danzig und der Nachfolgewerften im heutigen Gdansk. In: *Schiff und Zeit*, Nr. 9, 1979, S. 6–15.
- Wöste, Hans-Christian (2018): Dritte Insolvenz in Folge. In: *Weser-Kurier* vom 24.08.2018, S. 20.
- Wöste, Hans-Christian (2019): Schon wieder pleite. In: *Weser-Kurier* vom 18.01.2019, S. 20.
- Wulle, Armin (1989): *Der Stettiner Vulcan. Ein Kapitel deutscher Schiffbaugeschichte*. Herford.
- Zamponi, Rolf (2000): *Megayachten aus Wewelsfleth*. In: *Hamburger Abendblatt* vom 01.09.2000, S. 27.
- Zamponi, Rolf (2012): *Der Retter aus Bremen*. In: *Hamburger Abendblatt* vom 13./14.10.2012, S. 26.

Anmerkungen:

- 1 Peters 2005, 2009.
- 2 Schmelzkopf 1974.
- 3 Albert 1998.
- 4 Fisser 1995.
- 5 Lindner 2009.
- 6 Schmeyers/Wiechmann 2016.
- 7 Pfliegensdörfer 1986.
- 8 Kuckuk/Pophanken 1993; Kuckuk 2005. Vgl. auch Thiel 2006.
- 9 Roder 1988, 1993. Vgl. auch Thiel 2009.

- 10 Auf dem Garten 1998, 2002, 2012.
- 11 Fleischer 2002.
- 12 Peters/Neumann/Suxdorf 2003.
- 13 Meyhoff 2001. Vgl. auch Witthöft 2002.
- 14 Hieke 1955; Claviez 1968.
- 15 Danker-Carstensen 1989, 1990; Niendorf 1988.
- 16 Keitsch 2005.
- 17 Ostersehlte 2004.
- 18 Ostersehlte 2014.
- 19 Rohweder 2013.
- 20 Stahl 1995.
- 21 Howaldt 1936.
- 22 Anon. 1936d, 1937a, 1938a, 1938b.
- 23 Anon. 1939a, 1939c, 1940; Tetzlaff 1939, S. 315–319; Krawietz 1966, S. 35–37; Verband der Deutschen Schiffbauindustrie 1984, S. 62f.; Claviez 1968, S. 74; Schmelzkopf 1974, S. 151–153, 181, 204 u. 219–223; Albert 1998, S. 67f.; Meyhoff 2001, S. 188–201, 206–225 u. 530–532; Ostersehlte 2004, S. 328 u. 446; Kuckuck 2005, S. 52f.; Weinbauer 2008, S. 191–194 u. 210f.; Niemann 2009, S. 107; Lindner 2009, S. 108–110.
- 24 Anon. 1941a; Schmelzkopf 1974, S. 209–212; Roder 1988, S. 153–163; Kuckuck/Pophanken 1993, S. 69f.; Roder 1993, S. 131–133; Meyhoff 2001, S. 88–110; Ostersehlte 2004, S. 355–358; Lindner 2009, S. 109f.; Auf dem Garten 2012, S. 199f.
- 25 Verband der Deutschen Schiffbauindustrie 1984, S. 62.
- 26 Dierks 1936; Keysler 1938; Mosolf 1938, S. 5–37; Schubert 1955, S. 87–93 u. 143–152; Winterhoff 1971, S. 14f.; Winterhoff 1974, S. 70–89 u. 94–125; Henning 1974, S. 144–159; Schmelzkopf 1974, S. 216–219; Bohmert 1982, S. 53–55, 61–65, 79–88 u. 98–105; Verband der Deutschen Schiffbauindustrie 1984, S. 62f.; Baartz 1991, S. 114–121 u. 639–641; Ostersehlte 1998, S. 279–281; Meyhoff 2001, S. 199–201; Heidbrink/Beckmann/Keller 2003, S. 52–59; Heidbrink 2004, S. 59–61; Rübner 2005, S. 360–367; Krüger 2006; Niemann 2009, S. 106f.; Lindner 2009, S. 109f.; Barthelmess 2009; Sparenberg 2012.
- 27 Bleicken 1937; Möller 1938; Gödecken/Bleicken 1938b; Schneider 1937; Schmidt 1938; Meyer 1938; Schleufe 1938; Kloeß 1938; Gramoll/Köhnenkamp 1939; Claaßen 1939a, 1939b; Roscher 1939; Foerster 1940a; Keine 1941; Winkler 1941; Ahorn 1941; Schmelzkopf 1974, S. 212–222; Verband der Deutschen Schiffbauindustrie 1984, S. 62f. u. 65–72; Lehmann 1999a, S. 79, 252f., 275 u. 490; Lehmann 1999b, S. 18–20; Kludas 2001b, S. 159–166; Meyhoff 2001, S. 201–205; Lehmann 2003, S. 91–95; Kuckuck 2005, S. 104–108 u. 114–126; Rübner 2005, S. 367–371; Friesch et al. 2013, Peters 2009, S. 177–181; S. 38–41; Kiedel 2016.
- 28 Schütte 1937, S. 39f. Vgl. auch Schütte 1934, S. 39–41; Schütte 1936, S. 40; Schütte 1939, S. 42f.; Lehmann 1999a, S. 459.
- 29 Lehmann 1999b; Lehmann 1999a, S. 275 u. 459.
- 30 Friesch et al. 2013.
- 31 Schmelzkopf 1974, S. 230–232; Stammer 1994, S. 39f.; Kludas 2001a, S. 432–446; Meyhoff 2001, S. 281; Bajohr 2008, S. 498; Diercks 2015, S. 15–18.
- 32 Schubert 1955, S. 143f.; Winterhoff 1974, S. 76–78 u. 83f.; Bickelmann 2003b, S. 75.
- 33 Anon. 1937a, S. 79; Anon. 1938a, S. 113f.; Schleufe 1938; Anon. 1939a, S. 124f.; Foerster 1940a, S. 75f.; Höver 1943a, S. 63–65; A.G. Weser 1951, o.S.; Schmelzkopf 1991c, S. 79–82; Lehmann 1999a, S. 431.
- 34 Kempf 1937; Winterhoff 1974, S. 124f.; Gramoll 1938; Foerster 1940a, S. 76; Schmelzkopf 1974, S. 218; Ostersehlte 1998, S. 281–305; Horstmann 2017, S. 126–133.
- 35 Schnall 1977; Schmelzkopf 1991c; Ostersehlte 2008.
- 36 Höver 1943a, S. 63–66; Schmelzkopf 1974, S. 222.
- 37 Höver 1943a, S. 66f.; Pfliegensdörfer 1986, S. 185; Müller 1994, o.S.; Peters 2003.

- 38 Pfliegensdörfer 1986, S. 319 u. 336; Rössler 1990, S. 104f. u. 110f.; Müller 1994; Peters 2000a, S. 51; Meyhoff 2001, S. 534; Peters 2013a, S. 188f.
- 39 Anon. 1936b; von Kajdacsy 1936, S. 2022; Anon. 1937a, S. 79; Anon. 1938a, S. 114–116; Höver 1953; Schiffbau-Gesellschaft Unterweser 1958, S. 13–18; Schichau Unterweser AG 1987, S. 28–31.
- 40 Lehmann 1999a, S. 427f.; Meyhoff 2001, S. 534, 539 u. 542; Peters 2013b, S. 204f.
- 41 Schack 1954; Schmelzkopf 1994a; Peters 2000a, S. 64–67; Bickelmann 2003c; Ozimek/Heske/Brockmann 2013, S. 100–105; Ostersehlte 2014, S. 179; Peters 2017; Sieghold 2017, S. 11, 16–18, 23, 26 u. 193.
- 42 Anon. 1939a, S. 127f.; Anon. 1939b; Anon. 1941d, S. 92; Siebs 1959, S. 62–65; Kludas 1984, S. 47–60 u. 116f.; Peters 2000a, S. 26; Lehmann 1999a, S. 224; Lindner 2009, S. 110–121 u. 281; Detlefsen/Lindner 2009, S. 55; Sieghold 2017, S. 16f.
- 43 Meyhoff 2001, S. 534, 539 u. 543; Lindner 2009, S. 138–144, 146–151 u. 283–285; Detlefsen/Lindner 2009, S. 37.
- 44 Peters 2000a, S. 26–30; Lindner 2009, S. 225–237.
- 45 Stegmann 1998, S. 85–93, 99–102, 105–107 u. 109–112; Peters 2000a, S. 45f.; Witthöft 2007, S. 45–47; Peters 2013c, S. 198.
- 46 Stegmann 1988, S. 106–112; Meyhoff 2001, S. 535 u. 539; Witthöft 2007, S. 48–52; Peters 2013c, S. 198f.; Mangler/Pfaff/Wüstneck 2019.
- 47 Anon. 1937a, S. 77f.; Anon. 1938a, S. 112f.; Schmelzkopf 1974, S. 181; Karting 1993, Bd. 1, S. 24f., Bd. 2, S. 90–108, 135–139, 167f. u. 192–195.
- 48 Karting 1993, Bd. 1, S. 25.
- 49 Karting 1993, Bd. 1, S. 25–27; Heske/Röver/Heilscher 2013, S. 164 u. 166f.
- 50 Möller 1966, o.S.; Schmelzkopf 1974, S. 223; Schmelzkopf 1999a; Meyhoff 2001, S. 533 u. 539; Anon. 2002; Heske/Röver/Heilscher 2013, S. 164 u. 181–183; Schmeyers/Wiechmann 2016, S. 17–31 u. 161f.; Vosskuhl 2019; Kahler/Hoffmann/Reuter 2019.
- 51 Anon. 1975, S. 55f. u. 76f.; Anon. 1983; Lehmann 1999a, S. 58f.; Schmelzkopf 2006, S. 36 u. 47.
- 52 Domizlaff 1996, S. 43–61 u. 138–142; Meyhoff 2001, S. 534 u. 543; Auf dem Garten 1998, S. 68–70, 82f., 120–126, 155, 173–175, 186f., 199–204 und Bauliste Nr. 40–73; Auf dem Garten 2002, S. 102–104 u. 121; Anon. 2007, S. 37–39; Auf dem Garten 2012, S. 38f.; Heske/Röver/Heilscher 2013, S. 178f.; Andryszak 2017.
- 53 Biedermann 1935b, 1935c; Schneider 1937; Höver 1943b, o.S.; A.G. Weser 1968, S. 71f.; Pfliegensdörfer 1986, S. 174–181; Kuckuk 1988, S. 93–117; Rössler 1990, S. 100; Nohse/Rössler 1992, S. 12 u. 17–19; Kuckuk/Pophanken 1993, S. 16–68 u. 87–90; Lehmann 1999a, S. 14, 30, 67, 297 u. 490; Schmelzkopf 2005, S. 23–25; Kuckuk 2005, S. 57–63, 81–101, 114–125 u. 127–134; Thiel 2006, S. 136–171; Scholl 2013; Ostersehlte 2014, S. 116; Rohweder/Neumann 2015, S. 42–45.
- 54 Biedermann 1935a, S. 730.
- 55 Biedermann 1935a, S. 744–746; Kuckuk 2005, S. 99–102.
- 56 Anon. 1936a; Anon. 1938a, S. 108f.; Foerster 1940a, S. 73–75; Schubert 1955, S. 148; Winterhoff 1974, S. 86 u. 118; Schmelzkopf 1974, S. 217; Thiel 2006, S. 158f.; Horstmann 2015, S. 107–109.
- 57 Höver 1943b, o.S.; Pfliegensdörfer 1986, S. 177–181 u. 185; Kuckuk/Pophanken 1993, S. 53–70; Schmelzkopf 2005, S. 24f.; Thiel 2006, S. 151–157 u. 162–180.
- 58 Pfliegensdörfer 1986, S. 318–336; Rössler 1990, S. 101–103 u. 126–131; Kuckuk/Pophanken 1993, S. 74–103; Kuckuk 1993; Meyhoff 2001, S. 534 u. 539; Schmelzkopf 2005, S. 25f. u. 54–58; Thiel 2006, S. 184–197.
- 59 Albert 1998, S. 227–257; Fleischer 2002, S. 159–341; Schmelzkopf 2005, S. 28–40 u. 59–70; Walter 2008.
- 60 Pfliegensdörfer 1986, S. 185.

- 61 Anon. 1938a, S. 112; Bessell/Westermann 1955, S. 112f.; Winterhoff 1974, S. 124; Roder 1993, S. 134f.; Behling/Thiel 1997, S. 10; Kiesel 1997, S. 46–48; Schmelzkopf 2007a, S. 108–110; Thiel 2009, S. 73–108, 112 u. 157–159.
- 62 Roder 1993, S. 142; Behling/Thiel 1997, S. 10; Kiesel 1997, S. 49; Thiel 2009, S. 109; Fleischer 2002, S. 162; Urban 2014, S. 117f.
- 63 Roder 1988, S. 156–175; Roder 1993, S. 132–141; Thiel 2009, S. 84.
- 64 Bessell/Westermann 1955, S. 116; Lehmann 1999a, S. 127, 214f., 241, 303f. u. 391; Behling/Thiel 1997, S. 11; Kiesel 1997, S. 54f.; Thiel 2009, S. 99, 108f., 117 u. 131f.; Urban 2014, S. 115–141; Kölling 2017, S. 59–62.
- 65 Rössler 1990, S. 203–213; Roder 1993, S. 144–153; Kiesel 1997, S. 49–51; Meyhoff 2001, S. 535 u. 541; Fleischer 2002, S. 163; Schmelzkopf 2007a, S. 110–112; Thiel 2009, S. 126–138, 146 u. 159–161; Urban 2014, S. 118 u. 127–132.
- 66 Rössler 1990, S. 263–268; Roder 1993, S. 149f.; Thiel 2009, S. 141–145. Vgl. hierzu auch Jo hr/ Roder 1989, Buggeln 2010 und Hettlage 2015.
- 67 Behling/Thiel 1997, S. 7–23; Kiesel 1997, S. 58–157; Fleischer 2002, S. 292–304 u. 314–323. Vgl. auch Thiel 2010 und Kölling 2017, S. 62–64.
- 68 Kölling 2016.
- 69 Precht 1987; Gillmann/Kunoth/Precht 1993; Fleischer 2002, S. 6–74; Auf dem Garten 2012, S. 153–227. Vgl. auch Mausolf/Essmann 2006.
- 70 Anon. 1939a, S. 122; Pfliegensdörfer 1986, S. 185; Precht 1987, S. 4–6; Gillmann/Kunoth/Precht 1993, S. 10–13 u. 46–49; Lehmann 1999a, S. 46f.; Meyhoff 2001, S. 534, 539 u. 542; Auf dem Garten 2012, S. 39, 172–177 u. 190–200.
- 71 Pyszka 1937; Prager 1975, H. 8, S. 336f.; Fr. Lürssen Werft 1975, o.S.; Pfliegensdörfer 1986, S. 182, 184 u. 336; Lehmann 1999a, S. 278–280; Fr. Lürssen Werft 2000, S. 100–114 u. 225–229; Witthöft 2000, S. 60–62; Meyhoff 2001, S. 539 u. 543; Fleischer 2002, S. 130–134; Karr 2004, S. 16–18; Janssen 2007, S. 115f.; Auf dem Garten 2012, S. 38–41; Heske/Röver/Heilscher 2013, S. 164 u. 170f.; Ostersehle 2016, S. 329–335; Wenke 2018; Anon. 2019b.
- 72 Auf dem Garten 1998, S. 200–202 u. 204; Boie 2001, S. 132–134; Meyhoff 2001, S. 533, 539 u. 542; Fleischer 2002, S. 134–136; Auf dem Garten 2002, S. 57–127 u. 229–231; Auf dem Garten 2012, S. 38–40. Vgl. auch Walle 2014.
- 73 Rolandwerft 1963, o.S.; Pfliegensdörfer 1986, S. 182f.; Boie 2001, S. 696–698; Meyhoff 2001, S. 539 u. 543; Hegemann 2008; Auf dem Garten 2012, S. 228–300 u. 454–460, hier v.a. S. 228–232, 247–262, 290–300; Förster 2011.
- 74 Koop/Galle/Klein 1982, S. 13f., 60–68, 194 u. 197–200; Dreyer 1990, S. 86–100, 106–109, 122–124, 127f., 138f. u. 147; Sommer 1993, S. 168–173 u. 299–301; Lehmann 1999a, S. 79, 275 u. 490; Koop/Mulitze 1997, S. 39f., 56–64, 70–75, 86–92, 97–116, 120–123, 133 u. 207f.; Boie 2001, S. 500f.; Meyhoff 2001, S. 533–539 u. 541; Kaack/Kliem 2015, S. 16–25, 69 u. 114f.; Neumann 2016; Anon. 2017j; Gilson 2018.
- 75 Tisch 2013.
- 76 Es handelt sich um eine aktualisierte und verkürzte Fassung aus Peters/Neumann/Suxdorf 2003, S. 66–73 u. 161f.
- 77 NSWEA: Nordseewerke 1903–1967; Anon. 1960; NLAA: Rep. 124 Akz. 20/95; Emdener Zeitung vom 25.09.1940.
- 78 NLAA: Rep. 16/4 Nr. 383, Schreiben der Werftleitung an den Regierungspräsidenten in Aurich vom 19. September 1934.
- 79 NLAA: Rep. 56 Nr. 211.
- 80 NSWEA: Schiffsneubautenliste der Nordseewerke; NSWEA: Nordseewerke 1903–1967; Stremmel/Rasch 1996, S. 27f.
- 81 NSWEA: Nordseewerke 1903–1967; TKA: VSt/1841.
- 82 NSWEA: Nordseewerke 1903–1967; TKA: Geschichte der Nordseewerke, 1958.
- 83 Seglerverein Norderney 2000.

- 84 Albert 1998, S. 68; Boehe 1978, S. 651.
- 85 NLAA: Rep. 56 Nr. 198, 202, 201 u. 213.
- 86 NSWEA: Nordseewerke 1903–1967. Vgl. auch Meyhoff 2001, S. 533, 539 u. 542.
- 87 NSWEA: Nordseewerke 1903–1967, Schiffsneubautenliste der Nordseewerke; TKA: TIH/52; Schmelzkopf 1983, S. 88–90; Gröner 1985, S. 72f., 102 u. 284; Rössler 1990, S. 258–262.
- 88 Dallinger/Janssen 2000; Janßen 2005a, 2005b, 2006; Foedrowitz 1998, S. 86–88; Deeters 1980, S. 250f.; NSWEA: Nordseewerke 1903–1967.
- 89 TKA: VSt/3175, Anmeldungen von Vermögenswerten und Verbindlichkeiten für Nordseewerke Emden GmbH mit einer Aufstellung über die Gehaltsschulden gegenüber französischen, russischen und niederländischen Fremdarbeitern vom 15. Oktober 1945, sowie VSt/50 und 2379; Heuzeroth/Szynka 1995, S. 94f.; Emdener Zeitung und Ostfriesen Zeitung vom 24.04.1992. Vgl. auch Meyhoff 2001, S. 533.
- 90 NSWEA: Nordseewerke 1903–1967; TKA: VSt/1841; Schröer 1980, S. 258f.
- 91 Peters/Neumann/Suxdorf 2003, S. 74–113; Witthöft 2004; Bolinius 2011, S. 20–38; Aly/Kuhlmann 2012, S. 29, 70f., 92–97 u. 166; Rohweder 2013, S. 204 und 211; Anon. 2015b, 2015c, 2015d, 2017c, 2017n, 2018c, 2018d; Wöste 2018 u. 2019.
- 92 Anon. 1934b; Anon. 1937a, S. 73; Anon. 1939a, S. 120; Anon. 1941d, S. 92; Schulte & Bruns 1958, o.S.; Anon. 1958; Schmelzkopf 1974, S. 180f.; Schröer 1980, S. 326–328; Detlefsen 1983, S. 29f., 38–44, 50–52, 58f., 64–67 u. 130–138; Detlefsen 1995, S. 7–57 u. 106–111; Boie 2001, S. 800–803; Peters/Neumann/Suxdorf 2003, S. 14.
- 93 Anon. 1934a, 1935d; Kiedel 1986, S. 301f. u. 305–308; Meyer/Kiedel 1988, S. 102–119 u. 252–256; Anon. 1995; Kiedel/Veltmann 1995, S. 31–35, 39–41 u. 53–78; Albert 1998, S. 288–305; Lehmann 1999a, S. 290–295; Meyhoff 2001, S. 534 u. 539; Witthöft 2005, S. 71–77, 81–83, 100–116, 212f. u. 230f.; Schwerdtner 2011; Paulus/Wackerberg 2013; Kopp 2017.
- 94 Anon. 1954, S. 595f.; Kühne 1993, S. 95–98; Schmelzkopf 1999b; Meyhoff 2001, S. 535 u. 542; Schumann 2015, S. 30–42, 78–116 u. 120; Jakobeit/Kramp/Schäfer 2016, S. 15–17; Barth 2017.
- 95 Herner 1935; Bohmbach 1994, S. 137f.; Schlichtmann 1997, S. 227–239; Aschenbeck/Lubricht/Peters 1997, S. 152f.; Boie 2001, S. 856–858.
- 96 Meyhoff 2001, S. 467. Vgl. auch Peters 2009, S. 195.
- 97 Meyhoff 2001, S. 155–167 u. 529.
- 98 Wiborg 1993, S. 82f.; Meyhoff 2001, S. 95; Weinbauer 2008, S. 210f.
- 99 Schnadel 1940; Lehmann 1999a, S. 48, 146f., 163, 226 u. 485; Boie 2001, S. 81; Meyhoff 2001, S. 32, 40, 110, 126–128, 130–132, 134f., 138, 178, 247, 251f., 277, 286, 329, 332, 362, 381, 407, 465, 479f., 483f. u. 486.
- 100 Blohm 1939, S. 13; Ebert 1950; Wiborg 1993, S. 72–76, 81, 85 u. 88; Meyhoff 2001, S. 108–118, 139–153, 178–187, 198–206, 222–225 u. 299–304; Kuckuck 2005, S. 109–111 u. 127–134; Diercks 2015, S. 46; Bardua 2018a.
- 101 Gödecken 1935; Anon. 1935a; Gödecken/Bleicken 1935; Claaßen 1935; Bleicken 1937; Schneider 1937; Kuckuck 2005, S. 103–113, 124f. u. 138f.
- 102 Berg 1938; Schubert 1955, S. 144f.; Bohmert 1982, S. 47–53 u. 67–101; Mielke 1994; Witthöft 2002, S. 212.
- 103 Anon. 1937b; Lehmann 1999a, S. 226; Peters 2000b; Meyhoff 2001, S. 141; Witthöft 2002, S. 213, 215, 226 u. 230; Peters 2010, o.S.
- 104 Klindwort 1938; Foerster 1940a, S. 86–88; Anon. 1941d, S. 101–106; Kludas 2001b, S. 159–170; Meyhoff 2001, S. 201–206; Witthöft 2002, S. 208–218, 222–224, 231, 233 u. 542–544; Focke 2015.
- 105 Wiborg 1993, S. 88 u. 91f.; Meyhoff 2001, S. 139–146, 172–178, 243–249 u. 277–279; Witthöft 2002, S. 210, 213–215, 217, 226, 228–230, 234–236 u. 541–544.
- 106 Rössler 1990, S. 133–157; Meyhoff 2001, S. 332–340 u. 410–414; Witthöft 2002, S. 236, 244f., 248, 257 u. 544–562; Weinbauer 2008, S. 211f.

- 107 Rössler 1990, S. 134–136; Wiborg 1993, S. 97–110; Meyhoff 2001, S. 415–504; Witthöft 2002, S. 246 u. 252–259; Ostersehlte 2004, S. 368; Diercks 2015, S. 43.
- 108 Prager 1977, S. 28–40; Evers 1986; Wiborg 1993, S. 111–208; Stammer 1994, S. 41–43 u. 217; Meyhoff 2001, S. 509–513; Witthöft 2002, S. 264–502; Witthöft 2003c, S. 71–158; Aly/Kuhlmann 2012, S. 150–167; Rohweder 2013, S. 156 u. 208–211; Hanuschke/Lorenz 2017; Anon. 2017b; Bardua 2018a.
- 109 Franke 1935; Anon. 1936c; Gramoll 1938; Gramoll/Köhnenkamp 1939; von Marchtaler/Stache 1940, S. 136–147 u. 231–236; Anon. 1941d, S. 110–112; Hieke 1955, S. 118–131, 135, 306–310, 322f. u. 336–342; Winterhoff 1974, S. 124; Bohmert 1982, S. 48f.; Lehmann 1999a, S. 479; Boie 2001, S. 875f.
- 110 Von Marchtaler/Stache 1940, S. 106 u. 153–155; Hieke 1955, S. 115, 132f. u. 153f.; Lehmann 1999a, S. 481; Boie 2001, S. 868.
- 111 Von Marchtaler/Stache 1940, S. 148–151.
- 112 Von Marchtaler/Stache 1940, S. 144 u. 153–155; Hieke 1955, S. 132–136, 153f. u. 343–350.
- 113 Hieke 1955, S. 146–170; Rössler 1990, S. 251–257; Stammer 1994, S. 254 u. 407–409; Meyhoff 2001, S. 534 u. 539; Ostersehlte 2004, S. 368; Diercks 2015, S. 41.
- 114 Hieke 1955, S. 171, 193–195, 219 u. 233; Stammer 1994, S. 41f., 195f., 254 u. 408–411; Lehmann 1999a, S. 479–481; Boie 2001, S. 868 u. 876–878; Witthöft 2002, S. 338f.; Bardua/Westphalen 2008; Aly/Kuhlmann 2012, S. 152f.
- 115 Peters 2009, S. 196–198.
- 116 Roscher 1937; Kiene 1939; Howaldtswerke A.-G. 1959, S. 55–57; Stammer 1994, S. 334; Boie 2001, S. 342f.; Kludas 2001b, S. 162–169; Ostersehlte 2004, S. 340–349.
- 117 Howaldtswerke A.-G. 1959, S. 61; Ostersehlte 2004, S. 356f.
- 118 Ostersehlte 2004, S. 324–328.
- 119 Anon. 1941a, S. 4–10; Ostersehlte 2004, S. 357f.; Rohweder 2013, S. 93.
- 120 Rössler 1990, S. 216; Ostersehlte 2004, S. 326 u. 328; Schmelzkopf 2007b, S. 23f.; Diercks 2015, S. 45; Rohweder 2013, S. 79f. u. 93f.
- 121 Lehmann 1999a, S. 389; Ostersehlte 2004, S. 325 u. 331.
- 122 Howaldtswerke A.-G. 1959, S. 64–70; Rössler 1990, S. 217, 219–221 u. 225–228; Meyhoff 2001, S. 533; Ostersehlte 2004, S. 351–354, 366–368 u. 373–377; Schmelzkopf 2007b, S. 24f.; Heitmann 2007, S. 12, 17f., 24f. u. 41–43; Diercks 2015, S. 45; Rohweder 2013, S. 90 u. 95.
- 123 Stammer 1994, S. 72 u. 133; Boie 2001, S. 342; Witthöft 2002, S. 428; Ostersehlte 2004, S. 392–395, 424–443 u. 447–449; Schmelzkopf 2007b, S. 26–49 u. 55–59; Meyer 2013, S. 24 u. 26.
- 124 Anon. 1935b; Claviez 1968, S. 66–75 u. 82–88.
- 125 Foerster 1940a, S. 67.
- 126 Claviez 1968, S. 108f., 133f. u. 151–153; Lehmann 1999a, S. 107, 233, 446–448 u. 531; Boie 2001, S. 170.
- 127 Gödecken/Bleicken 1938a; Scholz 1938; Mundt 1938; Gödecken/Bleicken 1938c; Möller 1938; Foerster 1940a, S. 67–72; Schubert 1955, S. 145f.; Claviez 1968, S. 66–88 u. 151–153; Bohmert 1982, S. 54; Lehmann 1999a, S. 446f. u. 531; Schmelzkopf 2004, S. 26 u. 43f.; Ostersehlte 2004, S. 446; Kiedel 2016; Horstmann 2017, S. 121–125.
- 128 Claviez 1968, S. 91–97 u. 153–155; Rössler 1990, S. 185–202; Meyhoff 2001, S. 534; Schmelzkopf 2004, S. 26–28 u. 44–51; Ostersehlte 2004, S. 368 u. 446; Heitmann 2007, S. 10–18, 23–26 u. 33–35; Diercks 2015, S. 44.
- 129 Claviez 1968, S. 98–143 u. 156–162; Lehmann 1999a, S. 446–448; Schmelzkopf 2004, S. 9–38; Ostersehlte 2004, S. 447–449; Heitmann 2007, S. 49–61; Wagner 2008, S. 31–44, 70–76 u. 87–94; Wagner 2018.
- 130 Anon. 1939a, S. 130–132; Anon. 1941d, S. 112; Lehmann 1999a, S. 234; Krummlinde/Voltmer 2006, S. 46–61, 156 u. 227–251; Witthöft 2006, S. 41f.
- 131 Meyhoff 2001, S. 535; Krummlinde/Voltmer 2006, S. 52, 59, 61–71, 156 u. 252–282.

- 132 Lehmann 1999a, S. 234; Stammer 1994, S. 188f.; Krummlinde/Voltmer 2006, S. 71–156; Witthöft 2006, S. 42–44; Zamponi 2012.
- 133 Stammer 1994, S. 243f. u. 379f.; Lehmann 1999a, S. 465; Boie 2001, S. 831 u. 836; Krummlinde 2001, S. 43–59; Anon. 2010b, S. 32–38.
- 134 Stammer 1994, S. 128; Voltmer/Krummlinde 2000, S. 6–9 u. 27–35; Boie 2001, S. 325.
- 135 Stammer 1994, S. 211f.; Boie 2001, S. 664; Voltmer/Krummlinde 2001, S. 9–19 u. 53–63.
- 136 Stammer 1994, S. 128, 211, 243f. u. 380–393; Lehmann 1999a, S. 465f.; Voltmer/Krummlinde 2000, S. 9–18 u. 38–107; Boie 2001, S. 836–847; Voltmer/Krummlinde 2001, S. 20–48 u. 64–130; Krummlinde 2001, S. 56–247; Anon. 2010b, S. 38–90; Vasel/Förster 2012; Arndt 2012; Zamponi 2012; Preuss 2014; Kopp 2016.
- 137 Anon. 1938a, S. 116f.; Schiffswerft Johann Oelkers 1951, S. 15–35; Schiffswerft Johann Oelkers 1960, S. 5–12; Stammer 1994, S. 191f. u. 358f.; Lehmann 1999a, S. 310f.; Oelkers 2000, S. 15–25.
- 138 Anon. 1938a, S. 116; Anon. 1939a, S. 132–135; Stammer 1994, S. 199f. u. 363–365; Boie 2001, S. 630–633; Schmelzkopf 2012.
- 139 Anon. 1941d, S. 112f.
- 140 Stammer 1994, S. 218–221; Boie 2001, S. 678–682.
- 141 Detlefsen 1985a, S. 19–26 u. 73–75; Detlefsen 1985b; Lehmann 1999a, S. 188–190; Anon. 2010a; Hitzler/Detlefsen 2011, S. 7 u. 12f.
- 142 Anon. 1937a, S. 83; Anon. 1938a, S. 117; Anon. 1939a, S. 136; Anon. 1972; Boie 1993, S. 35 u. 110–112; Danker-Carstensen 1989, 1990; Boie 2001, S. 430 u. 438–440; Meyhoff 2001, S. 533; Danker-Carstensen 2005, S. 101–104 u. 197–200; Danker-Carstensen 2013, S. 68–71 u. 73–77.
- 143 Anon. 1939a, S. 136; Rathmann 1988; Niendorf 1988, S. 68f., 73–77 u. 92–98; Karting 1996, S. 81–83, 104f., 114f., 124f., 129–135, 137–147, 150f., 156f., 160–165 u. 188–193; MacFagus 1998; Zamponi 2000; Boie 2001, S. 644–649; Anon. 2008, 2012b, 2017k; Grund 2018; Focke/ Gerken 2019.
- 144 Anon. 1937a, S. 85; Anon. 1938a, S. 117; Anon. 1939a, S. 138; Anon. 1980; Werft Nobiskrug 1980; Schmelzkopf 1988; Boie 2001, S. 561–568; Anon. 2005; Oldenburg 2005; Brinkmann 2012; Rohweder 2013, S. 156–159; Anon. 2017a, 2017f, 2017o, 2018a.
- 145 Schmelzkopf 1988, S. 153f.; Oldenburg 2005, S. 12.
- 146 Meyhoff 2001, S. 534 u. 540; Oldenburg 2005, S. 12.
- 147 Lehmann 1999a, S. 509.
- 148 Anon. 1937a, S. 85f.; Anon. 1939a, S. 136–138; Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft 1972, S. 17; Detlefsen 1982, S. 31–33 u. 53f.; Anon. 1997, S. 56f.; Keitsch 2002, S. 12f.; Bohn 2002, S. 30f.; Keitsch 2005, S. 156–167; Detlefsen 2012, S. 62–71 u. 315–331.
- 149 Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft 1972; Detlefsen 1982, S. 33f. u. 53f.; Rössler 1990, S. 236–243; Anon. 1997, S. 57; Meyhoff 2001, S. 534; Keitsch 2002, S. 13; Bohn 2002, S. 31f.; Danker 2002, S. 79–86; Keitsch 2005, S. 167–189; Detlefsen 2012, S. 70–75, 135 u. 331–341.
- 150 Detlefsen 2012, S. 136–143; Anon. 2016a, 2017d, 2017e, 2019a.
- 151 Herner 1937; Held 1938, S. 190–223 u. 286f.; Anon. 1941d, S. 106–110; Bohmert 1982, S. 103–108; Lehmann 1999a, S. 225; Peters/Neumann/Suxdorf 2003, S. 66; Ostersehlte 2004, S. 326f., 329, 331, 341–350, 356, 361, 370–372, 546 u. 557; Peters 2007, S. 144f.; Rohweder 2013, S. 83–89, 91–93 u. 219f.; Ostersehlte 2014, S. 49–52.
- 152 Held 1938, S. 211. Vgl. auch Ostersehlte 2004, S. 334f., und Ostersehlte 2014, S. 51.
- 153 Rössler 1990, S. 216–224; Meyhoff 2001, S. 540f.; Klußmann 2004, S. 44–46, 49–51, 59, 68f., 266–269, 273–279 u. 281–283; Ostersehlte 2004, S. 326, 328f., 331f., 351–354, 356f., 366–369, 372–375 u. 557f.; Rohweder 2013, S. 79–81, 90, 93–96 u. 220f.; Ostersehlte 2014, S. 52–55.
- 154 Ostersehlte 2004, S. 331, 385f. u. 450–477; Rohweder 2013, S. 106–109, 152–156 u. 159–211; Meyer 2013, S. 9–28; Ostersehlte 2014, S. 55–74; Anon. 2017m, 2017o, 2018a.

- 155 Neuerburg 1955, S. 297–300, 302, 304–309, 320 u. 347–387; Neuerburg 1961, S. 6–8; Rössler 1990, S. 22–26; Ostersehlte 2014, S. 159–164.
- 156 Neuerburg 1955, S. 387–391, 394–398, 405–412, 420–432, 433–436 u. 439–443; Neuerburg 1956; Neuerburg 1961, S. 9–29; Rössler 1990, S. 24–37 u. 168; Meyhoff 2001, S. 533f.; Klußmann 2004, S. 44–52, 59, 68f., 261f., 267–269 u. 275–283; Ostersehlte 2014, S. 164–169.
- 157 Neuerburg 1961, S. 30–32; Ostersehlte 2014, S. 125 u. 168–174; Anon. 2017j.
- 158 Nickel 1935; Mohr 1936; Anon. 1937a, S. 85; Anon. 1938a, S. 118; Foerster 1940a, S. 89–93; Foerster 1940b; Anon. 1941c; Anon. 1941d, S. 113–116; Schmelzkopf 1987, S. 126 u. 143f.; Rössler 1990, S. 38 u. 41f.; Nohse/Rössler 1992, S. 17–20; Lehmann 1999a, S. 298, 407 u. 489f.; Ostersehlte 2014, S. 114–118; Rohweder/Neumann 2015, S. 45; Sievers 2017, S. 121–129.
- 159 Schmelzkopf 1987, S. 127, 130 u. 144–149; Rössler 1990, S. 38–89; Meyhoff 2001, S. 534; Klußmann 2004, S. 45–47, 59, 269 u. 281; Ostersehlte 2014, S. 118–125; Anon. 2018b.
- 160 Anon. 1938a, S. 117f.; Anon. 1941d, S. 117–119; Rössler 1990, S. 90, 95 u. 97; Haaker 1996, S. 95f. u. 103f.; Lehmann 1999a, S. 78; Haaker 2000; Muth 2004, S. 6, 28–32, 35 u. 38; Haaker 2009.
- 161 Rössler 1990, S. 90–97; Haaker 1996, S. 95 u. 104–106; Lehmann 1999a, S. 90; Meyhoff 2001, S. 541; Rathmer 2001; Muth 2004, S. 6, 32–34 u. 36–40; Haaker 2004, S. 8; Klatt 2006.
- 162 Haaker 1996, S. 95–114; Anon. 2004; Muth 2004, S. 40–74; Haaker 2004, S. 8f.; Haaker 2007; Haaker 2010, S. 23–32; Wiedemann 2010, S. 17–20, 28–31 u. 145–147.
- 163 Anon. 1939a, S. 140; Welte 1973, S. 515–521; Orenstein & Koppel AG 1976, S. 6, 16 u. 41; Bardua 1997, S. 19–22 u. 162–165; Lehmann 1999a, S. 345f.; Boie 2001, S. 617–621; Schmelzkopf 2003, S. 69–77 u. 99–101; Ostersehlte 2009, S. 183–186.
- 164 Bardua 1997, S. 22; Boie 2001, S. 621; Meyhoff 2001, S. 534 u. 544; Schmelzkopf 2003, S. 77 u. 101; Klatt 2006; Anon. 2016c; Bardua 2016b.
- 165 Welte 1973, S. 517–522; Orenstein & Koppel AG 1976, S. 8, 16, 20, 34, 36 u. 38; Bardua 1997, S. 21f.; Boie 2001, S. 617 u. 621–626; Schmelzkopf 2003, S. 78–90 u. 102–110; Haaker 2004, S. 6f.; Meyer 2006; Ostersehlte 2009, S. 186f.; Haaker 2010, S. 21f.; Anon. 2010c; Bardua 2016a.
- 166 Schlichting-Werft GmbH 1948; Lehmann 1999a, S. 432f.; Boie 2001, S. 784–788; Meyhoff 2001, S. 534; Schmelzkopf 2001; Haaker 2004, S. 10; Klatt 2006; Haaker 2010, S. 37f.
- 167 Busch 1991; Stahl 1995, S. 20–28, 259–262 u. 280–290; Danker-Carstensen 2008; Kaule 2009, S. 60f.; Müller-Fahrenholz 2012; Anon. 2012a, 2013, 2014b, 2017i, 2017l.
- 168 Anon. 1937a, S. 86; Anon. 1938a, S. 120; Anon. 1939a, S. 143; Hückstädt 1985, S. 47; Wendt 1991, S. 74f.; Stahl 1995, S. 156–170; Danker-Carstensen 1997, S. 146–151; Bickelmann 2003a.
- 169 Stahl 1980, S. 22–28; Hückstädt 1985, S. 47; Rössler 1990, S. 237f. u. 244–246; Wendt 1991; Mehl 1991, S. 81f.; Meyhoff 2001, S. 533 u. 544; Stahl 1995, S. 170–193.
- 170 Strobel/Ortlieb 1998, S. 14f. u. 162; Karge/Möller 1999, S. 66–68; Wernsdorf 1999; Boie 2001, S. 366–369 u. 446–448; Strobel 2002, S. 12–17 u. 241; Witthöft 2003a, 2003b; Anon. 2003; Brauer 2008; Anon. 2014a, 2015a, 2016b, 2017g, 2017h; Barth/Pfaff 2017; Kulms 2017; Brauer 2018.
- 171 Behrendt 1935; von Rohr 1935; Anon. 1937a, S. 86; Anon. 1938a, S. 121; Anon. 1939a, S. 143–145; Drewelow 1986, S. 75–78; Hoffmann 1986; Drewelow/Kirch 1986; Schmelzkopf 1986a, S. 117–119; Ostersehlte 1987; Rössler 1990, S. 247–250; Ostersehlte 1996; Lassnig 1999, S. 30f. u. 55; Boie 2001, S. 598 u. 605f.; Meyhoff 2001, S. 534 u. 544; Lassnig 2007, S. 76–86; Ostersehlte 2013, S. 24–27.
- 172 Wulle 1989, S. 107–109 u. 208–211; Rössler 1990, S. 247f.; Boie 2001, S. 949 u. 955; Meyhoff 2001, S. 533 u. 544; Höft 2015, S. 219–226; Sieghold 2017, S. 16f.
- 173 Anon. 1939a, S. 145; Boie 2001, S. 271–273; Meyhoff 2001, S. 533f.
- 174 Anon. 1941d, S. 126–130; Ruhнау 1983, S. 51–70; Ruhнау 1984b; Rössler 1990, S. 166; Boie 2001, S. 154f.
- 175 Danziger Werft 1943, S. 3–24; Ruhнау 1983, S. 71–76; Ruhнау 1984a; Rössler 1990, S. 167f., 172–174 u. 180–182; Meyhoff 2001, S. 533.

- 176 Anon. 1935c; Schor 1936; Anon. 1937a, S. 86; Foerster 1937; Bihl 1937, S. 113, 118–142, 185 u. 193; Anon. 1938a, S. 121; Anon. 1939a, S. 145; Anon. 1941b; Anon. 1941d, S. 119–126; Ruhнау 1983, S. 91–95; Ruhнау 1985, S. 95f.; Schuch 1987, S. 89f.; Schichau Unterweser AG 1987, S. 18f.; Rössler 1990, S. 164; Schmelzkopf 1990, S. 70; Schmelzkopf 1991a, S. 93–96; Borchert 1991, S. 99f.; Lehmann 1999a, S. 388 u. 427; Boie 2001, S. 753 u. 766f.; Peters/Neumann/Suxdorf 2003, S. 76.
- 177 Wojewódka 1979, S. 10–15; Ruhнау 1983, S. 95–100; Ruhнау 1985, S. 96–110; Schmelzkopf 1986b; Schuch 1987, S. 90f.; Schichau Unterweser AG 1987, S. 2, 19–23 u. 36–58; Schuch 1989, S. 121–123 u. 129; Schmelzkopf 1990, S. 70–75; Rössler 1990, S. 164–166, 169–172, 174–179 u. 183; Schmelzkopf 1991a, S. 94–97; Borchert 1991, S. 99–102; Schmelzkopf 1991b; Lehmann 1999a, S. 427–429; Boie 2001, S. 753 u. 767–770; Meyhoff 2001, S. 533f. u. 543; Peters 2000a, S. 62–64; Scholl 2003; Witthohn 2009; Peters 2013a, S. 188f.
- 178 Frank 1969; Schmelzkopf 1994b, S. 95–102 u. 116; Detlefsen 1994, S. 10–48; Lehmann 1999a, S. 270f.; Boie 2001, S. 470f.; Ostersehlte 2014; S. 182f.
- 179 Frank 1969; Schmelzkopf 1994b, S. 99f., 102f. u. 116; Detlefsen 1994, S. 50–68; Lehmann 1999a, S. 270f.; Boie 2001, S. 470f.; Meyhoff 2001, S. 533; Ostersehlte 2014, S. 183–189; Anon. 2017o, 2018a; Bardua 2018b.
- 180 Vgl. auch Peters 2018.

Anschrift des Verfassers:

Dr. Dirk J. Peters

Eckleinjarten 11

27580 Bremerhaven

Deutschland

E-Mail: petersrehe@nord-com.net

German Shipyards in the Period between the World Wars (1918–1939):

Part 3: Rearmament, Battleship Construction and Full Employment under National Socialism (1935–1939/1945)

Summary

After a prolonged lean period, the year 1935 marked the beginning of a process of economic consolidation in German shipbuilding. The order books of German and foreign shipping companies filled increasingly. The world economy recuperated, a circumstance from which shipyards and shipping profited. The armament of the Kriegsmarine (as the German navy was called between 1935 and 1945) and the promotion of deep-sea fishing and the whaling industry by the Nazi four-year plan also contributed considerably to the new boom.

Even if many shipyard workers and technicians were now back in employment, however, the social rights and acquired rights attained in the Weimar period were annulled. Neither the wages and salaries nor the economic situations of persons employed in German shipbuilding had substantially improved. Nazi ideology played an ever-greater role in the companies, but also during people's free time, and limited the individual scope of the ship-

yard workers and their families. Forced mergers and the enforced conformity of clubs and associations to the ideology of the regime led to a recreational culture dictated from above.

The transition from the peace economy to the armament industry got underway with a vengeance in 1935. The plundering of the national budget and tremendous national debt were the only means of financing the ambitious armament goals. Particularly submarine production could be achieved only with enormous expenditures in terms of manpower and material alike and, as the war continued, with increasing numbers of foreign forced labourers. Yet even if the Allied aerial attacks made shipbuilding operations more and more difficult, production continued until the final days of the war.

Starting in the autumn of 1944, the shipyards in the East had to be abandoned as the Red Army advanced. On boats carrying design drawings, tools and equipment, the shipyard owners, engineers, technicians and workers fled across the Baltic to the West, where they built new operations after the war. They had brought a lot of know-how with them and were able to contribute to the reconstruction and prosperity of Western Germany. The Kröger brothers from Warnemünde went to Schacht-Audorf on the Kiel Canal, and to Husum. Former members of the Stettin-Oder Works established a shipyard in the Deutz district of Cologne; shipbuilding staff from Schichau in Elbing and Gdansk, accompanied by the former general director Hermann Noé, settled in Bremerhaven. Schichau people from Königsberg went to Hamburg, and Lindenau from Memel set up shop in Kiel-Friedrichs-ort. Yet new shipbuilding operations also took root in the onetime shipbuilding locations in the East (Warnemünde, Rostock, Stralsund, Stettin, Gdansk, Königsberg and Memel) and in some cases are still in operation today. After 1945, however, the framework conditions were far more complicated in the Socialist countries than in the West.

Many shipbuilders as well as engineers and managers who had held high-ranking positions in the shipyards during the Nazi era and the war were able to continue their careers seamlessly in Western Germany afterwards.

The article closes with an overview of the Western and Eastern German shipyards from 1945 to the present, which is part of the individual shipyard descriptions of the period 1935–45. This overview also provides information about the significance of ocean-going vessel construction for each respective region. The role played by the German and European shipyard industry in the world shipbuilding market today is limited to specialist shipbuilding: the construction of cruise ships, luxury yachts and navy vessels. Shipbuilding takes place in closed halls and building docks using computer technology and the most modern methods. Only very few richly traditional shipyards have managed to survive in international shipbuilding. The slipway frames that – with their cranes, riveting sounds and ship launches – once so dominated their surroundings are now a thing of the past.