

Die Tönninger Eisenschiffswerft

Karl-Heinz Handke

I n h a l t s v e r z e i c h n i s

	Seite
Einleitung	13
Vorgeschichte	14
1889 - 1895: Schömer, Jensen u. Co., Maschinenfabrik, Eisengießerei u. Schiffswerft	21
1895 - 1904: Schömer und Jensen, Schiffswerft, Kessel- schmiede, Eisengießerei und Maschinenbau	26
1904 - 1911: Eiderwerft Aktiengesellschaft	37
1910 - 1915: Werftbetriebsgesellschaft mit beschränk- ter Haftung	50
1915 - 1916: Bodstein & Harhorn GmbH	54
1916 - 1917: Tönninger Schiffswerft und Maschinen- fabrik GmbH	57
1917 - 1919: Schiffswerft und Maschinenfabrik Hansa AG	57
1919 : Eidervärft, Kopenhagen	64
1920 - 1921: Vereinigte Elbe- und Norderwerft AG	65
1921 - 1924: Norddeutsche Union-Werke, Werft, Maschinen- und Waggonbau AG	66
ab 1925 : Demontage der Werft	72
Zusammenfassung	73

Verzeichnis der Abbildungen	75
Fotonachweis	76
Quellenangaben	77

Die Tönninger Eisenschiffswerft

Karl-Heinz Handke

Einleitung

Es ist viel über diese Werft geschrieben worden. Im Anfang heißt es immer: Die Tönninger Bürger Schömer und Jensen gründeten im Jahre 1869 eine Maschinenfabrik, verbunden mit einer Reparaturwerkstatt für Schiffe. So zu lesen z.B. in einem Prospekt der Eiderwerft AG in Tönning im Jahre 1908 aus Anlaß der Deutschen-Schiffsbau-Ausstellung in Berlin. Von diesen Zeilen haben sich später die Schreiber von Artikeln und Büchern leiten lassen. Wie sollten sie es auch besser wissen? Prospekte leben davon, vieles zu idealisieren, manches besonders groß und positiv herauszubringen und anderes einfach wegzulassen. Man stellt sich beim Lesen dieses Prospektes eine Fabrik mit einem großen Maschinenpark und vielen Arbeitern vor. Aber wie ist es wirklich gewesen? Was sind das für Menschen, die so eine Werft aufbauen? Woher kommen sie, und wie haben sie begonnen?

Denjenigen, der sich mit der geschichtlichen Vergangenheit Tönning beschaftigt, immer auf der Suche nach neuen Erkenntnissen, packt bei solchen Aussagen die Neugierde und er versucht, den Dingen auf den Grund zu gehen.

Personen aus den Anfängen der Werft leben nicht mehr. Nachkommen, soweit sie noch leben, können einem nur Dinge vom Hörensagen berichten. Es sei denn, sie hätten noch Bilder oder schriftliche Unterlagen. Da ich aber niemanden gefunden habe, bin ich darauf angewiesen, was sich in Archiven befindet. Verwertbare Unterlagen habe ich im Tönninger Stadtarchiv, dem Tönninger Standesamt, dem Propsteiarchiv in Garding, der Zeitschrift "HANSA" und den Tönninger Zeitungen "EIDERBOTE" und "EIDERSTEDTER WOCHENBLATT" gefunden.

Vorgeschichte

Am 1. November 1843 wurde Peter William Schömer, der spätere Werftbesitzer, in Tönning im 6. Quartier Nr. 29 geboren. Bis ca. 1900 war die Stadt Tönning in 8 Quartiere aufgeteilt. Das Haus Nr. 29 stand in der Fischerstraße und erhielt später die Nr. 37. Seine Eltern waren der Höker und Seemann Johann Peter Schömer, geb. 12. Sept. 1822 und seine Ehefrau Anna Christine, geborene Johannsen, geboren am 21. Sept. 1823.

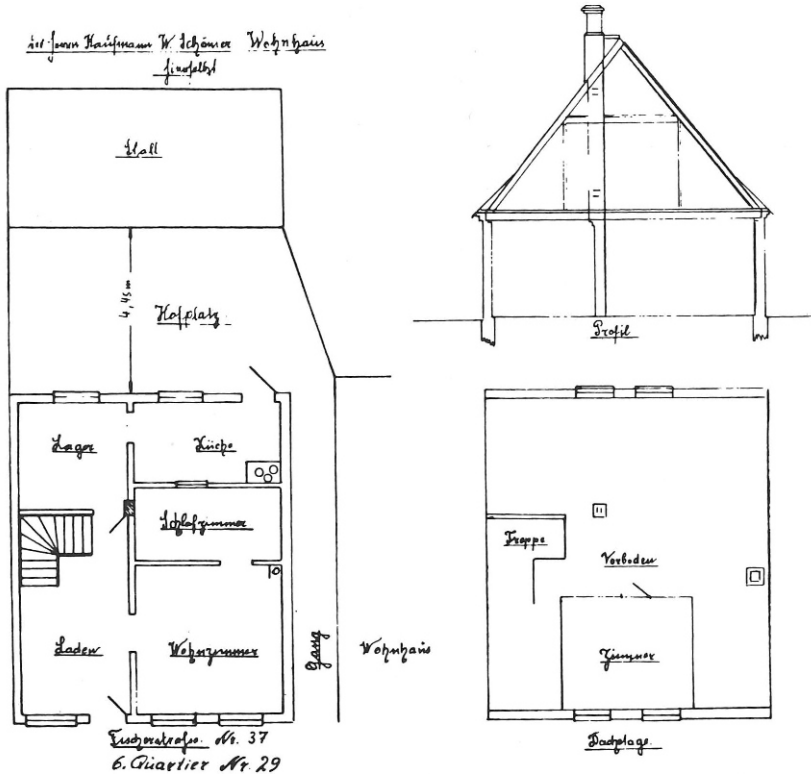


Abb.1: Grund- und Aufriß des Schömerschen Hauses in der Fischerstraße

Über die Jugendjahre von Peter William Schömer, seine Ausbildung usw. konnte ich nichts in Erfahrung bringen. Erst im Jahre 1869, in seinem 26. Lebensjahr, wird er das erste Mal separat zur Klassensteuer von 5 Silbergroschen monatlich herangezogen. Es ist das Jahr, in dem er sich selbständig machte. Als Beruf wurde in der Steuerrolle "Maschinist" angegeben. Er lebte noch im Hause seiner Eltern, danach konnte seine Werkstatt nicht sehr groß gewesen sein. Das Grundstück seiner Eltern war recht klein. Auf ihm standen das Wohnhaus mit Laden und Wohnräumen sowie ein Schuppen.

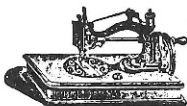
Ab 1870 bis 1874 betrug seine Klassensteuer bereits 10 Silbergroschen monatlich. Daß er Reparaturen ausführte und auch eine Werkstatt hatte, ist nur eine Vermutung von mir, durch die Berufsbezeichnung "Maschinist" aber sehr naheliegend. Daß er auch Handel betrieb, ist aus den nachfolgenden Anzeigen aus dem "EIDERSTEDTER WOCHENBLATT" von 1875 und 1876 zu ersehen. Hier taucht auch zum ersten Mal der Firmenname "W. Schömer jr." auf.

Nähmaschinen.

Schwere Schiffchen-Maschinen für Schuhmacher und Kleidermacher zu . . . 100 Mk.
dito Weissnäher zu 80 Mk.
Weehler & Wilson zu 80 Mk.
empfiehlt

Mai 1875

W. Schömer jr.



 Zu elegante Verchlußkasten 

veredigt

Clark's Original Amerikanische
Doppelsteppstich.

Handnähmaschinen

aus der Fabrik des

Gold Medal S.-M. Co., Boston,

zum Preise von 66 M., unter 3jähriger Garantie.

W. Schömer jun.

Auch Nähmaschinen anderer Systeme halte stets auf Lager.

D O.

Dezember 1876

Am 1. März 1878 gründeten P.W. Schömer und sein Vater zusammen eine offene Handelsgesellschaft. Die Eintragung in das Handelsregister erfolgte rückwirkend am 22. Mai 1900. Sitz und Name der Gesellschaft lauteten "W. Schömer und Sohn, Tönning". Als persönlich haftende Gesellschafter wurden eingetragen:

1. Seemann Wilhelm Anton Schömer
2. Maschinenbauer Peter William Schömer

Der Zweck der Gesellschaft war das Betreiben von Bugsierdampfern auf der Eider, wie aus der nachstehenden Anzeige aus dem "Eider-Boten" vom 29.1.1881 hervorgeht.



Unser kleines
Dampfschiff,
womit wir seit mehreren Jahren die
Schiffschuten bugsiert haben, kann von uns unter
günstigen Bedingungen gekauft werden.
71 W. Schömer & Sohn.

Am 16. Juni 1880 heiratete Peter William Schömer, 37 Jahre alt, das Fräulein Emma Wilhelmine Margarethe Jensen, geboren am 23. März 1857, eheliche Tochter des Hofbesitzers zu Schlapphörn Jans Matthias Jensen, geb. 1821 und seiner Ehefrau Anna Margaretha geborene Wilhelm aus Tetenbüll. Letztere starb bereits am 23. Februar 1878.

P.W. Schömer kaufte in diesem Jahr das Schifferhaus am Hafen Nr. 30, früher das Haus Nr. 8 im 7. Quartier. Nach der Heirat zog er mit seiner Frau, seinem Schwiegervater und seinem Schwager Wilhelm Ferdinand Jensen, geboren am 5.12.1854, in dieses große Haus. Bereits im April 1880 wurde die Firma:

"Schömer & Jensen, Eisengießerei
und Maschinenbau Tönning"

gegründet. Die Inhaber zu gleichen Teilen waren:

Peter William Schömer, Maschinenbauer und
sein Schwager Wilhelm Ferdinand Jensen, Buchhalter.

Am 10. April 1880 wurde ein Bauantrag für ein zu erbauendes Form- und Gießhaus in der Fischerstraße eingereicht. Situationspläne zu diesem Bauantrag befinden sich im Stadtarchiv und können unter den Nr. R 83, R 86 und R 89 eingesehen werden. Nach Fertigstellung der Gießerei im Jahre 1881 wurde durch Inserate im "EIDEBOTEN" und "EIDERSTEDTER WOCHENBLATT" die Anfertigung sämtlicher vorkommenden Gußwaren und Maschinen jeder Art angeboten, wie Pflüge, ein-

Die
Eisengiesserei u. Maschinenfabrik

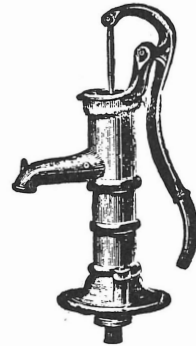
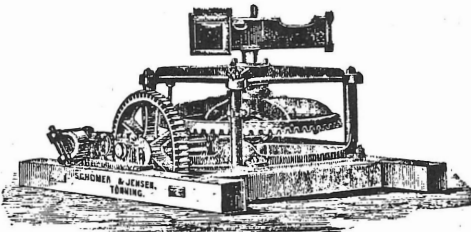
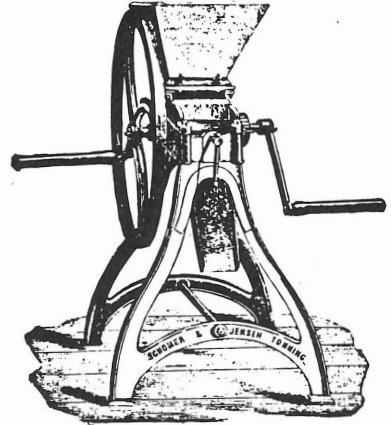
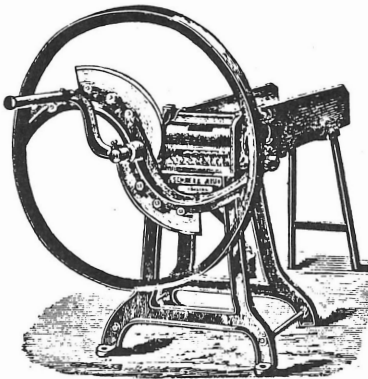
von
Schömer & Jensen, Tönning,
empfiehlt sich zur Anfertigung sämtlicher vorkom-
mender Gußwaren und Maschinen jeder Art in
solider Ausführung und zu billigen Preisen. Repara-
turen werden reell und prompt ausgeführt. 50

Anzeige aus dem "Eiderstedter Wochenblatt" Juni 1983.

und zweischarig, Ringelwalzen mit Aufhebevorrichtung, Eggen, Wieseneggen, Wiesenhobel, Schrotmühlen, Häckselmaschinen, ferner: Eisengußteile, wie z.B. Sparherde, Oefen, Grabgitter, Grabkreuze, Fenster, Rosten, Säulen etc.

Aber nicht nur reine Gußerzeugnisse wurden gefertigt. Die weiterhin bestehende Fa. Schömer & Sohn bekam 1883 von der Baupolizei die Genehmigung zum Einbau und Betrieb eines Dampfkessels auf ihrem Schlepp-Dampfschiff "Vorwärts" und 1884 für das Schleppdampfschiff "Pahlhude". Die Kessel stammten von der Fa. Pommée & Nicolay, aus Altona. Die Fa. Schömer & Sohn hatte, nach Unterlagen im Stadtarchiv (R 89), noch mehrere Schiffe besessen. Es waren dies der Schleppdampfer "Taube", das Dampfschiff "Mols" (nicht im Schiffsregister aufgeführt) und später die beiden Schleppdampfer "Antoni" und "Vorwärts". Letztere sind die ersten

zwei Schiffe, die von der Schiffswerft Schömer & Jensen in den Jahren 1890 und 1891 gebaut wurden.



Unterzeichnete empfehlen ihre Fabrikate, als Häckselmaschinen und Schrotmühlen für Hand- und Göpelbetrieb, Göpel, 1-, 2- und 3-pferdig, Pumpen, Anlagen von Selbstträntern, Ringelwalzen, Schollenbrecher, Staubmühlen, Wieseneggen, Wiesenhobel, Heurechen, Sparherde etc. etc.

1017

SCHÖMER & JENSEN, Eisengießerei und Maschinenbau, Tönning.

Abb. 3: Anzeige im "Eiderstedter Wochenblatt" vom 21.6.1883

Im Jahre 1884 heiratete Heinrich Ferdinand Jensen das Fräulein Anna Sophie Theodora, geborene Dreyer. Aus dieser Ehe gingen drei Kinder hervor. Sie lebten weiterhin im Schifferhaus. Insgesamt waren 1884 folgende Einwohner in diesem Haus gemeldet: Familie Peter William Schömer mit drei Personen, am 27.2.1881 wurde der älteste Sohn Wilhelm Max geboren - sowie Wilhelm Ferdinand Jensen mit Frau und der Schwiegervater des P.W. Schömer, Jans Matthias Jensen. Ferner wohnten in diesem Haus die Maschinenbaulehrlinge Friedrich Petersen, Wilhelm Wielert, Hans Martin, Sünke Gosch und Paul Klegin. Die Former Max Solfrien, die Schlossergesellen Thomas Thordsen, C. Friedrichsen und die Magd Luise Greve. Aber diese Vielzahl von Personen lebten nur 1884 unter einem Dach. In den weiteren Jahren wurde das Haus nur von den Familien Schömer und Jensen nebst deren Hausangestellten bewohnt. Der Vater von P.W. Schömer blieb in der Fischerstraße 37 in seinem Hause wohnen. In den Steuerrollen wird er als "Höker u. Rheder" geführt.

Die Eisengießerei und die Bugsierreederei mußten in jenen Jahren gute Gewinne gemacht haben. Gußteile waren ein gefragter Artikel und die Schiffsbewegungen im Hafen und der auf Reede liegenden Frachtschiffe, die zum Teil noch Segelschiffe waren, wurden vornehmlich durch die Schleppdampfer der Fa. Schömer & Sohn wahrgenommen. Die Eisengießerei bestand zu dieser Zeit aus einem recht primitiven Holzschuppen, der erst in späteren Jahren einem festen Ziegelbau weichen mußte. Bezeichnend für den Bau ist eine Meldung, die ich im "EIDERSTEDTER WOCHENBLATT" vom 7. Dezember 1888, mit folgendem Wortlaut fand:

"Durch das Herausschlagen der hellen Flammen aus dem sehr primitiven Fabrikschornstein der Herren Schömer & Jensen und den dadurch verursachten großen Feuerschein in der nebligen Luft wurde am Dienstag Abend ein Hornist der freiw. Feuerwehr getäuscht, welcher in seinem Eifer durch mehrere Straßen das Alarm-Signal ertönen ließ. Der

Irrthum wurde jedoch bald aufgeklärt und beruhigt kehrten die nach der vermeintlichen Brandstätte geeilten Einwohner wieder heim. Es ist nicht unwahrscheinlich, daß die Herren Schömer & Jensen nunmehr durch die zuständige Behörde veranlaßt werden, einen höheren Fabrikschornstein erbauen zu lassen; die dortigen Anwohner würden eine dahingehende Verordnung sicherlich mit ungetheilter Freude begrüßen."

Für die dynamischen Unternehmer P.W. Schömer und W.F. Jensen folgte nun der nächste Schritt, der darauf abzielte, nicht nur Schiffsreparaturen auszuführen, sondern Schiffe, in diesem Falle Eisenschiffe, selbst zu bauen. Die Reederei "Schömer & Sohn" benötigte neue Bugsierdampfer und man schritt zur Tat. Die Herren Schömer & Jensen pachteten im Jahre 1889 am Nordufer der Eider, westlich der Kohlenbrücke, ein Grundstück von zunächst ca. 20.000 Quadratmetern.

1889 - 1895: Schömer, Jensen u. Co., Maschinenfabrik,
Eisengießerei u. Schiffswerft

Man begann im Jahre 1889 mit dem Bau von zwei kleinen Schiffen. Es waren dies die Schleppdampfer "ANTONI" mit der Baunummer 1 und "VORWÄRTS" mit der Baunummer 2. Sie hatten

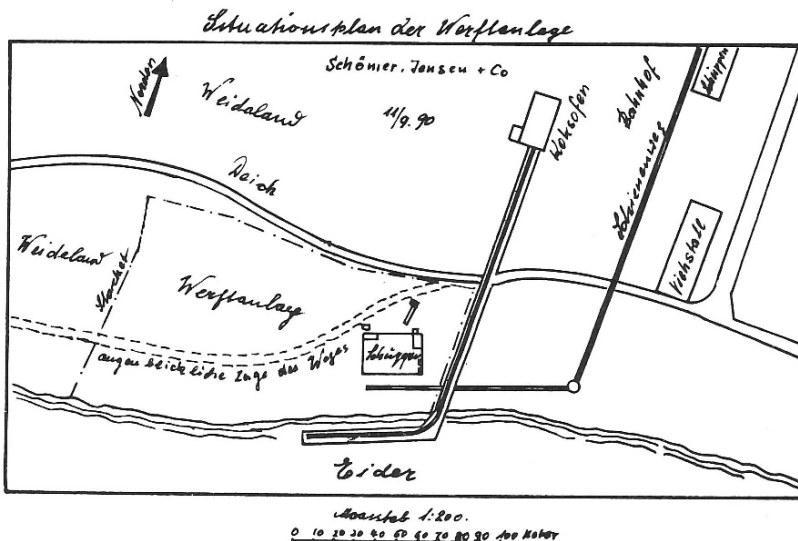
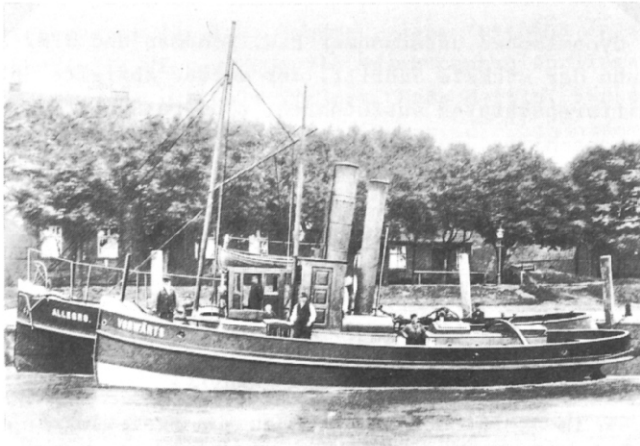


Abb. 4: Lageplan der Werftanlagen an der Eider im Jahre 1890

geringe Abmessungen und dementsprechend kleine Maschinenleistungen. "ANTONI" hatte eine Compound-Dampfmaschine von 100 iHP (indizierte Horsepower ¹⁾), die Dampfmaschine des "VORWÄRTS" brachte es dagegen auf nur 60 iHP.



	"Vorwärts"	"Allegro"
Baujahr:	1891	1894
Werft:	Schömer & Jensen, Tönning	
Besteller:	W. Schömer sen. Tönning	
Länge in Fuß:	46,0	60,4
Breite " " :	11,1	15,2
Höhe " " :	9,2	9,5
Art der Maschine:	Compound	
Anzahl der IHP:	100	150
Baunummer:	2	11

Abb. 5: Schleppdampfer "VORWÄRTS" und "ALLEGRO"

¹⁾ 1 Horsepower (HP) = 1,0139 PS

lage, Schmiede und Büro. Es war ein großes einstöckiges Holzgebäude. Ferner gehörten dazu ein Zimmereischuppen, ein Nietenschuppen, ein Glühofen, eine kleine und eine große Walze, eine Biegemaschine und ein Kohlenlager. Für den eigent-

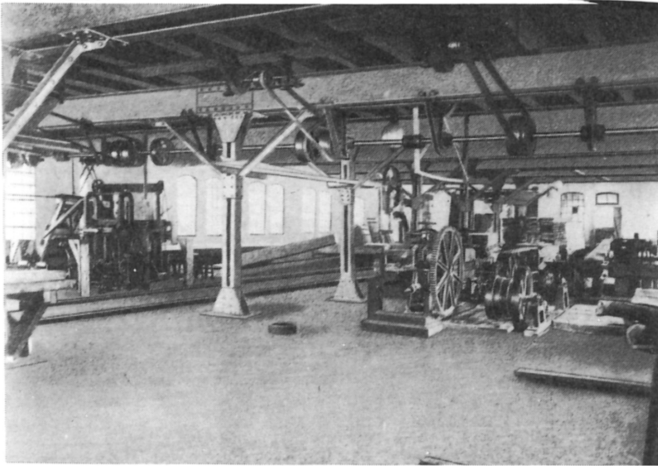


Abb. 7: Sägerei und Zimmerer-Werkstatt

lichen Schiffbau standen drei Hellinge und eine Slipanlage zur Verfügung. Vom Werftgelände bis zum Bahnhof bestand eine Schienenverbindung.

Das Jahr 1891 war zwar ein erfolgreiches im Schiffbau für die Fa. Schömer, Jensen & Co, es brachte aber auch traurige Ereignisse, besonders für die Familie Jensen. Am 17. März 1891 starb Heinrich Ferdinand Jensen, Mitinhaber der Firma, im Alter von 36 Jahren. Er hinterließ seine Ehefrau und drei unmündige Kinder, ein Mädchen 6 Jahre alt und zwei Knaben im Alter von 5 und 2 Jahren. Nur 12 Tage später starb sein und Frau Schömers Vater, der Rentner Jans Matthias

Jensen im Alter von 69 Jahren. Die Anteile der Firma gingen zunächst auf die Witwe von Heinrich Ferdinand Jensen über.

Der Compagnon Ludwig Benjamin heiratete am 16. Mai 1891 Anna Friederike Auguste, Tochter des Tönninger Kaufmannes Friedrich Abraham Andresen und seiner Ehefrau Elise Catharina, geborene Berens.

In der Zeitschrift "HANSA", einem Organ für die gesamten Interessenten der Deutschen Schifffahrt, ist L. Benjamin in der Ausgabe vom 19. Januar 1895 zum letzten Mal mit folgender Meldung als Schiffskonstrukteur genannt worden:

"Der Frachtschooner "MARIE", dessen Riss und Beschreibung wir in der "HANSA" vom 13. Okt. 1894 brachten, ist am 31. Dez. auf der Eiderwerft mit Top und Takel vom Stapel gelaufen. Mit der vom Miteigenthümer der Werft, Herrn Benjamin entworfenen Konstruktion ist somit eine neue Richtung in dem Frachtverkehr der kleinen Fahrt eingeschlagen, deren Erfolge in technischer und wirtschaftlicher Beziehung wir mit Interesse verfolgen werden."

Es dürfte seine letzte Konstruktion auf der Werft gewesen sein. Laut Melderegister ist er am 14. März 1895 abgemeldet worden. Benjamin hatte aber schon vorher Tönning verlassen. Das geht aus einer Postkarte hervor, die ich im Melderegister, Archiv Nr. R 527, mit folgendem Wortlaut gefunden habe:

"An Stadtkassierer Herrn Sötje. Ich teile Ihnen mit, daß ich persönlich in Rummelsburg bei Berlin meinen Wohnsitz genommen habe, daß aber mein Haushalt sich noch in Tönning befindet, wohin ich mich noch als zugehörig betrachte. Ich bitte Sie, behufs Bewerkstellung meiner Anmeldung hier, mir ein Abzugsattest in diesem Sinne auszustellen und möglichst umgehend an untenstehende Adresse zu senden.

Adresse: Herren I.M. Grob & Co. Kietz-Rummelsburg bei Berlin".

Daraus ist zu ersehen, daß Herr Benjamin Hals über Kopf Tönning verlassen hatte. Warum dies so geschehen war, konnte ich aus den Akten nicht ersehen.

Am 13. Dezember 1900 wurde die Firma "Schömer & Jensen" nachträglich in das Handelsregister des Königlichen Amtsgerichts in Tönning eingetragen und erst am 23. Oktober 1910 wieder gelöscht. Als persönlich haftender Gesellschafter wurde der Maschinenbauer Peter William Schömer genannt. Er war von diesem Zeitpunkt an Alleininhaber der Firma. Wann er die Witwe von Heinrich Ferdinand Jensen ausgezahlt hat und wie das vor sich ging, ist aus den vorhandenen Unterlagen nicht zu ersehen, ebenso die Umstände der Trennung von Ludwig Benjamin.

1895 - 1904: Schömer und Jensen, Schiffswerft, Kesselschmiede,
Eisengießerei und Maschinenbau

Die neue Firmenbezeichnung lautete ab 1895 wie folgt:
"SCHÖMER & JENSEN, SCHIFFSWERFT, KESSELSCHMIEDE, EISEN-
GIEßEREI UND MASCHINENBAU, TÖNNING".

Schömer & Jensen.
— ♦ —
SCHIFFSWERFT, KESSELSCHMIEDE,
EISENGIEßEREI
UND MASCHINENBAU.
Telephon-Nr. 10.
Telegr.-Adr.: „Eiderwerft“.
Bank-Conto:
A. Davids, Tönning.



Neu in der Firmenbezeichnung ist die Kesselschmiede. Im Jahre 1893 wurde der erste Dampfkessel gebaut und vom "Norddeutschen Verein zur Überwachung von Dampfkesseln" mit der Baunummer 2 abgenommen. Er hatte eine höchste Dampfspannung von 8,5 Atmosphären Überdruck. Der Kessel mit der Baunummer 1 ist nach den Unterlagen nicht abgenommen worden. Wahr-

Abb. 8: Briefkopf der Fa.
Schömer & Jensen 1902

scheinlich ist er ein Probemuster gewesen. Es wurden im Laufe der Zeit immer mehr Kessel gebraucht und auch selbst ge-

fertigt. Im Jahre 1898 waren es schon 11 selbstgefertigte



Abb. 9: Kesselschmiede (Im Hintergrund die "Fernsicht")

Dampfkesselanlagen. Die Kesselschmiede befand sich im Hauptgebäude der Werft, zusammen mit der Schlosserei. Durch diese Enge bedingt war die Anzahl und Größe der Kesselanlagen sehr begrenzt. Erst im Jahre 1902 entstand auf dem Werftgelände ein separates Gebäude für die Kesselschmiede. Sie lieferte sämtliche Schiffskessel wie auch Kessel für Landzwecke. Mit der Größe der Werft wuchs auch die Anzahl der Beschäftigten. Waren es im Jahre 1893 noch 40 Arbeiter, so stieg die Zahl der Beschäftigten im Laufe der Jahre stark an und erreichte 1905 die stattliche Anzahl von 1200 Angestellten und Arbeitern.

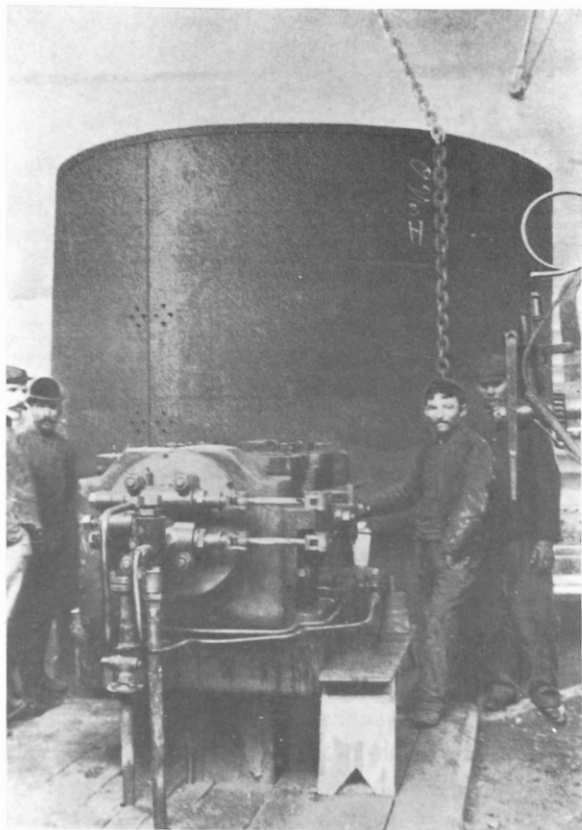


Abb. 10: Große hydraulische Nietmaschine

Aber in den ersten Jahren konnten in der Werft nicht so viele Dampfkesselanlagen gebaut werden, wie sie für die Schiffneubauten gebraucht wurden. Sie mußten von fremden Firmen bezogen werden. Aus der Akte Nr. R 91 im Stadtarchiv geht hervor, daß folgende Firmen dafür in Frage kamen:

Fa. Menck & Hambrock, Altona,
Fa. tom Möhlen & Seebeck, Geestemünde,
Fa. Pommée & Nicolay, später Ottensener Eisenwerk
Fa. Christiansen & Meyer, Harburg
Fa. Carlhütte, Rendsburg.

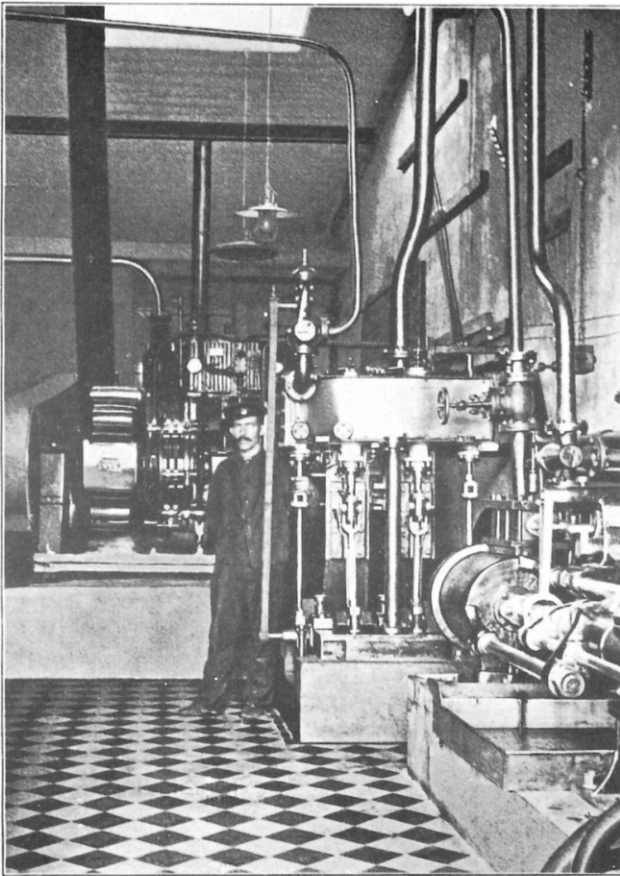


Abb. 11: Luft-Kompressoranlage

Abgenommen wurden die Kessel vom "NORDDEUTSCHEN VEREIN ZUR ÜBERWACHUNG VON DAMPFKESSELN" und wurden gezeichnet vom "Königlichen Gewerbe-Inspektor".

Bedingt durch die vielen Neubau-Aufträge wurden die Werftgebäude zum Teil erheblich vergrößert, so auch die Maschinenbau-Werkstatt und Eisengießerei an der Fischerstraße im

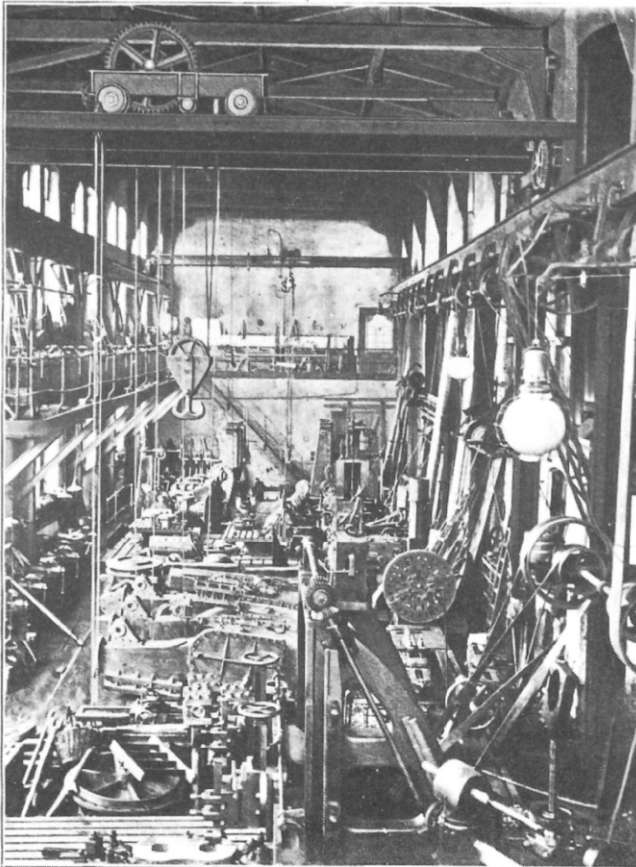


Abb. 12: Inneres der im Jahre 1898 erbauten Eisengießerei in der Fischerstraße

Jahre 1898. Hier entstand ein großes Gebäude für beide Betriebe, darin wurde eine große Dampfkesselanlage der Fa. tom Mühlen & Seebeck in Geestemünde installiert. Die Dampf-

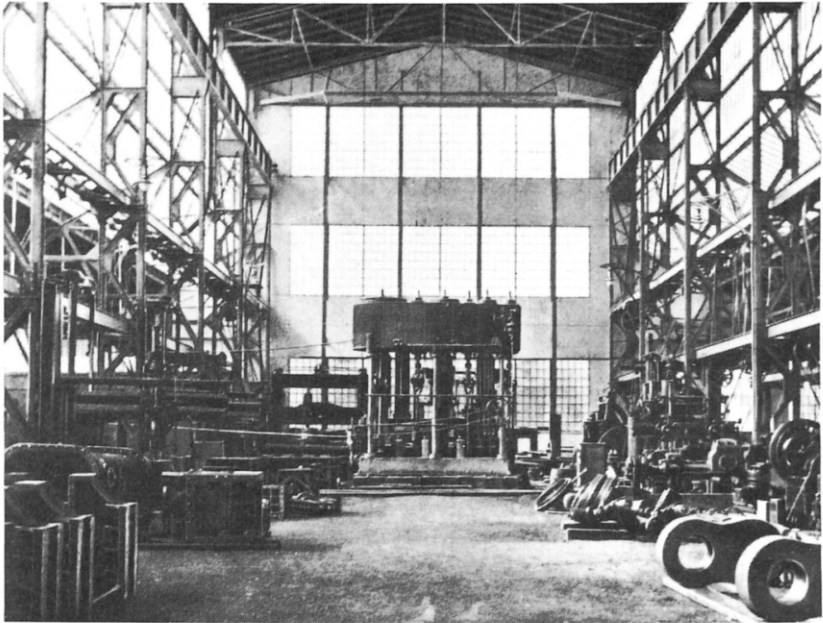


Abb. 13: Maschinenfabrik

maschine trieb eine Transmissionswelle an, die quer durch die Maschinenbauwerkstatt lief und zum Antrieb der verschiedenen Werkzeugmaschinen diente. Auf dem Werftgelände an der Eider wurde durch Aufschüttung größerer Erdmassen der Grund für eine neue Helling gelegt. Zugleich wurde neben der Biegemaschine ein neuer Kran errichtet.

Schon 1901, in der Ausgabe vom 14. Dezember, berichtete das "EIDERSTEDTER WOCHENBLATT" von einer Umwandlung der Werft

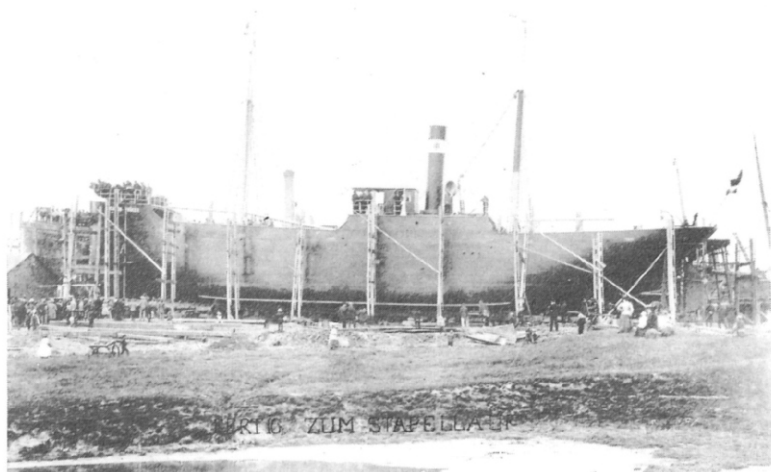


Abb. 14: Stapellauf des Frachtdampfers "Senator Krüger",
Juni 1900

in eine Aktiengesellschaft und darüber, daß eine Hamburger Firma damit beauftragt wurde, die Umwandlung in die Wege zu leiten.

Für das Werftareal an der Eider wurde am 3.6.1901 vor dem Tönninger Rechtsanwalt und Notar Johann Heinrich Hagemann ein Vertrag zwischen dem Inhaber der Firma "SCHÖMER & JENSEN", dem Kaufmann Peter William Schömer und dem Vertreter der Deichbandkommission des III. Schleswigschen Deichbandes, Deichgraf Arrien Claus Wilhelm Peters aus Tetenbüll geschlossen. Dieser Vertrag bestätigt im wesentlichen, daß der Fa. Schömer u. Jensen erlaubt wird, auf dem Deiche eine Werftanlage anzulegen, beziehungsweise die vorhandenen Werftanlagen beizubehalten. Jede Veränderung der Baulichkeiten ist der Deichbehörde zu melden, alle zum Schutz des Deiches erforderlichen Maßregeln sind nach Anweisung der

Deichbehörde zu treffen, sowie jeglicher Schaden, welcher

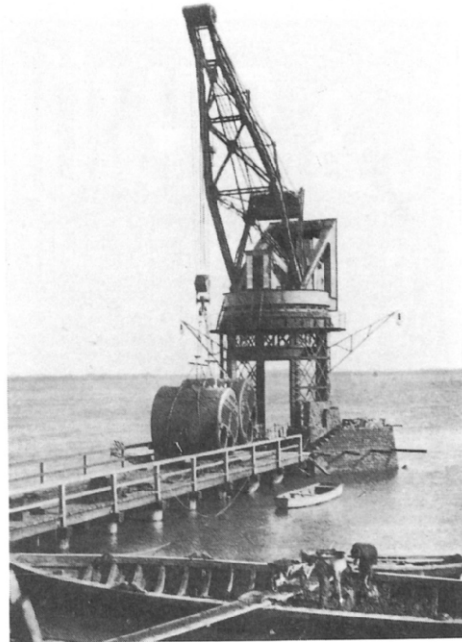


Abb. 15: Elektrokran mit 75 t Tragfähigkeit und
Anlegebrücke

durch die Schiffswerft und ihren Anlagen dem Deich und der vorliegenden Steindecke zugefügt wird, ist auf eigene Kosten auszubessern beziehungsweise zu erstatten. Für den Fall, daß die Schiffswerft eingeht, hat die Fa. Schömer & Jensen beziehungsweise deren Rechtsnachfolger den Deich und das von ihr benutzte Terrain wieder in den Stand zu setzen, in welchem es sich vor Anlage der Werft befunden hat. Die Fa. Schömer und Jensen soll für die Innehaltung der übernommenen Verpflichtungen eine Kautions in Höhe von 20.000,-- Mark

hinterlegen oder einen sicheren, von der Deichbandkommission anerkannten, selbstschuldnerischen Bürgen stellen. Als Bürge hat Herr August Davids, Inhaber des Bankhauses A. Davids in Tönning, unterschrieben.

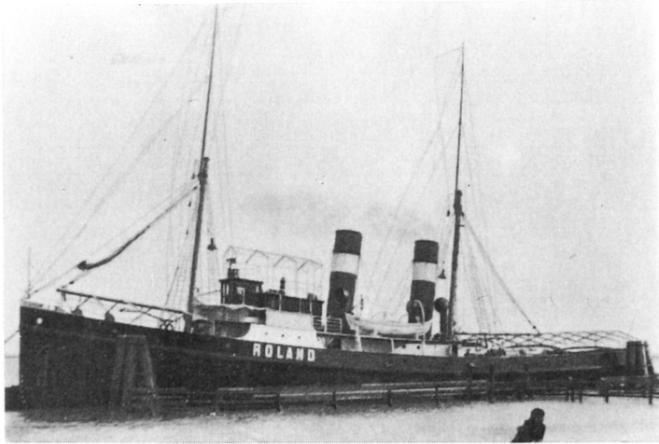


Abb. 16: Hochseeschlepper "Roland", Baujahr 1903;
damals der größte in Europa beheimatete
Schlepper
Auftraggeber: Vereinigte Bugsier- und Fracht-
schiff-Gesellschaft, Hamburg

Am 18. Februar 1903 wurde laut Handelsregister, dem Buchhalter der Werft, Herrn August Karl Scharbau, Prokura erteilt.

Die Herren Schömer und Dr. med. Hamkens wurden für die Zeit vom 1. Januar 1904 bis Dezember 1909 in einer Ergänzungswahl zu Stadtverordneten gewählt. Am 7. September 1904 beschließt die Stadtverordneten-Versammlung die Übertragung des Werft-Grundstückes auf die Firma Schömer & Jensen. Der mit der Umwandlung der hiesigen Schiffswerft Schömer & Jensen in eine Aktiengesellschaft betraute Herr Hoch aus Petersburg erklärte hierzu, Vorbedingung hierfür sei, das städtische Grundstück, auf welchem die Werft steht, unentgeltlich zum

Eigentum der Werft abzutreten. Die Kosten der Eigentumsübertragung trägt die Firma Schömer & Jensen. Gezeichnet: Ehrich, C. Westensee und Bruhn.



Abb. 17: Fabrikationsschild der Baunummer 33

Es wurde auch ein Gutachten über den Wert der Grundstücke der Eiderwerft mit folgendem, etwas gekürztem Wortlaut, erstellt:

"Die Tönninger Werft ist belegen in unmittelbarer Nähe der Stadt Tönning an der Eider und zwar auf dem zwischen dem Eiderdeich und dem Strand befindlichen Vorlande. Da die Werft am westlichen Ufer liegt, ist sie gegen heftigen Wellenschlag und Westwinde geschützt. Die Eider hat bei der Werft eine Breite von ca. 1,5 Kilometer. Das tiefste Fahrwasser liegt jedoch unmittelbar vor der Werft und soll nach den neuesten Vermessungen

der Marinebehörden bei der Mündung in die Nordsee, bei mittlerem Hochwasser, 7,5 m betragen. Es würden demnach Schiffe von fast 20 Fuß (ca. 6 m) Tiefgang bei mittlerem Hochwasser an die Werft herankommen können. Die Tiefe vor der Werft selbst ist noch erheblich größer, dieselbe beträgt vor dem großen Kran ca. 11 m bei mittlerem Hochwasser.

Die Wasserfront der bis jetzt von der Werft in Benutzung genommenen Grundstücke beträgt ca. 500 m. Nach Überweisung der vom Fiskus noch hinzutretenden Parzelle wird die Gesamtfront an der Eider über einen Kilometer betragen.

Mit Ausnahme der in der Stadt an der Ficherstraße belegenen Teile haben sämtliche Grundstücke Eisenbahnanschluß an den fast unmittelbar an das Werftgelände grenzenden Tönninger Bahnhof.

Der Baugrund kann nach den gemachten Erfahrungen als ein guter bezeichnet werden, so daß weder für Gebäude, noch für Maschinenfundamente eine Befestigung des Untergrundes durch Rammung erforderlich ist.

Ausweislich der beigelegten amtlichen Katasterpläne und -auszüge hat das gesamte Areal, welches, nach den von den Herren Schömer und Jensen gemachten Mitteilungen, laut Vereinbarung mit der Königlich Preussischen Domänenverwaltung und der Stadt Tönning demnächst der Werft als Eigentum übertragen werden soll, eine Gesamtfläche von 81.285 qm. Dieses an der Eider befindliche Gelände hat einen Wert von ca. 340.000,-- Mark. Hinzu kommen noch die Unkosten für die Aufhöhung des jetzigen Werftgrundstückes, für Uferbefestigungen, Herstellung der Steinböschungen, Baggerung vor dem Terrain, für Verstärkung der Deiche, sowie für sonstige Arbeiten, durch welche die Terrains für ihre jetzigen Zwecke geeignet gemacht werden mußten, ausweislich der Bücher von 270.000,-- Mark.

Der Gesamtwert der oben beschriebenen 81.285 qm großen Ländereien würde demnach nach Hinzurechnung der Unkosten 625.296,-- Mark betragen."

Der Aufbau, die Erweiterungen der Werft und die Anschaffung neuer Maschinen in den vergangenen Jahren hatten viel Geld gekostet. Finanziert wurde dies alles in der Hauptsache von Schömers Hausbank, dem Bankhaus August Davids in Tönning.

Das "EIDERSTEDTER WOCHENBLATT" vom 17. Februar 1906 schrieb im nachhinein:

"Im Jahre 1904 geriet das Bankhaus A. Davids in Zahlungsschwierigkeiten, nicht zuletzt durch die erheblichen Summen, die die Werft schuldete; bei den daraus resultierenden hohen Zinslasten und einem sich durch planlose, sprungweise einsetzende und wieder stockende Vergrößerungen irrational entwickelnden Betrieb konnten greifbare Resultate naturgemäß nicht erzielt werden."

Am 2. Mai 1904 ist der Bankier und Ratman August Davids freiwillig aus dem Leben geschieden. Im Polizeibericht heißt es: ist infolge Erschießens gestorben.

Das Jahr 1904 bringt das Ende der Schiffswerft "Schömer & Jensen". Bis zu diesem Jahr hat das Familienunternehmen mehr als 50 Schiffsneubauten abgeliefert, viele Reparaturen an Schiffen vorgenommen sowie Kesselanlagen für Schiffe und für den Landbetrieb gebaut. Der Lieferumfang reichte vom kleinen Transportprahm mit einer Ladefähigkeit von 30 tons über Seeleichter, Dreimastschoner, Schleppdampfer, Zollkreuzer, Passagierdampfer, Fischdampfer, bis hin zum großen Frachtdampfer "J.L. LASSEN" der Reederei J. Jost in Flensburg, mit 3150 tons Ladefähigkeit.

1904 - 1911: Eiderwerft Aktiengesellschaft

Durch Beschluß der Generalversammlung vom 29. Oktober 1904 wird eine Aktiengesellschaft unter der Firmierung "EIDERWERFT TÖNNING" gegründet und am 25. November 1904 in das Handelsregister des Königlichen Amtsgerichts in Tönning eingetragen. Gegenstand des Unternehmens:

"Der Erwerb und Betrieb der der Firma Schömer & Jensen gehörigen Schiffswerft und Maschinenfabrik, sowie der Betrieb von Fabrikations- und Handelsgeschäften, welche mit dem oben erwähnten Zweck in irgendeiner Verbindung stehen. Stammkapital 1.800.000,-- Mark. Als Vorstandsmitglieder (Direktoren) wurden benannt: 1) Peter William Schömer in Tönning, bisher Fabrikant. 2) Friedrich August Carl Scharbau daselbst, bisher Buchhalter. Stellvertretendes Vorstandsmitglied bis zum 1. März 1905: Heinrich Jakob Thoms, Kaufmann in Tönning".

Soweit die Eintragung im Handelsregister.



Abb. 18: Briefkopf der "Eiderwerft AG"

Für das eingebrachte, gesamte Grundeigentum nebst Gebäuden, sämtlichen Maschinen, Hellingen und Inventarien sind Herrn

Schömer 1796 Stück Aktien à 1000,-- Mark und 500.000,-- Mark in bar gezahlt worden. Demnach hat Herr Schömer für den Verkauf der Werft 2.296.000,-- Mark erhalten, während der von den Herren Fr. Urlaub, Bürochef der Maschinenbau-Abteilung der Howaldtswerke Kiel, R. Krause, Architekt und Baumeister, Hamburg, C. Schümann, Taxator der Hamburger Feuerkasse, festgestellte und den seitens der Handelskammer in Kiel ernannten Revisoren, den Herren Kommerzienrat E. Holle in Kiel, Handelskammer-Syndikus Dr. Boysen, Kiel, bestätigte Taxwert dieser Objekte 2.823.889,06 Mark beträgt.

Die Aktien trugen die faksimilierten Unterschriften des Vorsitzenden des Aufsichtsrates, Herrn Galles und zweier Vorstandsmitglieder, der Herren Schömer und Scharbau, sowie die eigenhändige Unterschrift eines Kontrollbeamten und die Nummern 1 - 1800.

Dem Aufsichtsrat gehörten folgende Mitglieder an:

Gerrit Galles, Hamburg, Vorsitzender,
Berthold Arons, stellv. Vorsitzender,
Albert Weber, Hamburg,
Ernst Magnus, Hannover,
Fr. Hoch, Berlin,
Bürgermeister Ehrich, Tönning
Stadtrat Tohms, Tönning

Am 2. Februar 1905 wurde Johannes Nikolaus Trost, Ing. in Tönning, als drittes Vorstandsmitglied hinzu gewählt.

Im August 1906 wurde der erste Bericht über ein volles Geschäftsjahr vom 1. Juli 1905 bis 30. Juni 1906 veröffentlicht. Im Vorwort des Berichtes ist zu lesen:

"Die von uns im Vorjahr beschlossenen umfangreichen Neu- und Umbauten werden bis zum Spätherbst dieses Jahres fertiggestellt sein. Soweit dieselben bis jetzt in Betrieb genommen worden sind, haben sie sich sehr gut bewährt und ermöglichen eine bessere und billigere Produktion.

Im Interesse unserer Arbeiter haben wir beschlossen, eine Speise-Anstalt einzurichten, in der gute Kost gegen geringe Vergütung verabfolgt werden soll. Unsere Bemühungen, durch direkte Fischeinfuhr von Geestemünde den Arbeitern ein billiges Nahrungsmittel zu verschaffen, haben befriedigende Resultate gezeigt.

Den erzielten Reingewinn von Mk. 198.714,56 schlagen wir vor, gemäß anliegender Gewinn- und Verlustrechnung zu verwenden. Der durch die neue Zuschreibung von Mk. 25.000,-- auf Mk. 40.000,-- gebrachte Spezial-Reservefonds soll hauptsächlich als besondere Reserve gegen den Effecten-Bestand dienen."

Über die wirtschaftliche Lage der Eiderwerft AG ist folgendes zu lesen:

"In der Anlage beehren wir uns, Ihnen den Rechnungs-Abschluß für das zweite Geschäftsjahr 1905/06 zu überreichen.

Anknüpfend an unsern vorjährigen Bericht, müssen wir zunächst hervorheben, daß sich die Lage des Schiffsbauwes im allgemeinen nicht gebessert hat. Wie andere Werften, so hatten auch wir sehr unter den ungünstigen Arbeiter-Verhältnissen zu leiden, wodurch es uns nicht möglich war, unsere Leistung in der Weise, wie wir es in Aussicht genommen hatten, zu erhöhen. Hinzu kamen noch Verspätungen in der Anlieferung der nötigen Rohmaterialien, so daß wir nicht immer in der Lage waren, die übernommenen Schiffsbauten rechtzeitig abzuliefern. Infolge der starken Beschäftigung in den anderen Zweigen der Industrie sind die Rohmaterialien derartig im Preise gestiegen, daß sich auch die Preise für Schiffsneubauten jetzt wesentlich höher stellen. Daher zögern die Reedereien noch mit den Bestellungen und haben wir infolge dessen unsere Aufmerksamkeit auch auf den Bau von Fischdampfern gelenkt, worin wir bereits mehrere Aufträge buchen konnten.

Wie aus der Gewinn- und Verlustrechnung ersichtlich, beträgt der Netto-Gewinn Mk. 198.714,56, nachdem für Reparaturen und Instandhaltung der Immobilien und Mobilien sowie Werkzeuge und Maschinen Mk. 60.934,72 aufgewandt und dem Gewinn- und Verlust-Conto direkt belastet sind.

Es wurden in der Berichtsperiode fertiggestellt:

- Stapel No. 62 S/S. "Gratia" für die Firma J. Jost,
Flensburg
- Stapel No. 63 S/S. "Heinrich Menzel" für die Hanseatische
Dampfer-Compagnie, Hamburg
- Stapel No. 64 S/S. "Mars" für die Firma A. Hansen,
Flensburg
- Stapel No. 65 S/S. "Maja" für die Firma Holm & Molzen,
Flensburg
- Stapel No. 66 S/S. "Thora Menzell" für die Chinesische
Küstenfahrt-Gesellschaft, Hamburg

Insgesamt sind es 20.100 tons dw. Neubauten für das kommende Geschäftsjahr liegen in der Größenordnung von ca. 15.000 tons dw. Für die oben genannten und fertiggestellten 5 Schiffe wurden 5 Triple-Expansions-Maschinen von zusammen 5500 iHP, sowie 3 kleine Lichtmaschinen von 3 - 5 iHP per Stück, ferner 6 Dampfascwinden und die nötigen Evaporatoren nebst Speisewasserreiniger hergestellt.

In der Kesselschmiede wurden 11 größere Kessel von zusammen 1726 Quadratmeter Heizfläche, sowie die für obige Dampferneubauten erforderlichen Wasser- Öl- etc.-Tanks fertiggestellt.

Die Werft, Maschinenfabrik und Kesselschmiede haben außer obigen Neuanfertigungen noch an 24 Schiffen Reparaturen ausgeführt.

Folgende Neuanlagen wurden beschafft: Durch Aufschüttung ist nun Platz für die vierte Helling geschaffen und das Terrain im allgemeinen noch erhöht.

Neu erbaut und in Benutzung genommen wurden: der neue Schiffbauschuppen, sowie diverse sonstige bauliche Anlagen. Ferner wurde die Kranbrücke auf das Doppelte verbreitert, die Hellinge vergrößert, resp. neu angelegt. Die Sägerei und Tischlerei sind etwa mit Beginn des neuen Jahres voll in Betrieb genommen. Im Bau befinden sich noch die neue Maschinenfabrik, die Kraftzentrale, ein Holzschuppen, das Maschinenbaubureaugebäude (Es handelt sich hier um das Gebäude der Fernsicht). Alle neuen Gebäude werden von der Zentrale aus mit elektrischem Licht und Kraft versorgt werden.

Infolge der gesteigerten Produktion wurde eine große Anzahl moderner Arbeitsmaschinen aufgestellt und in Betrieb genommen.

Unser Bestand an Beamten und Meistern belief sich im verflossenen Geschäftsjahr auf 40, derjenigen der Arbeiter auf 700 im Durchschnitt.

Tönning im August 1906.

EIDERWERFT, AKTIEN-GESELLSCHAFT:

Schömer Scharbau Trost"

Dieser Geschäftsbericht hinterläßt einen sehr positiven Eindruck. Der gute Ruf der Werft führte ihr viele Aufträge zu. Liest man aber spätere Gutachten über die Werft, von Fachleuten verfaßt, die unmittelbar am Ort des Geschehens waren und Einblick in die Bücher hatten, sieht manches anders aus. Hier erfährt man auch manches über Mißwirtschaft, zu niedrig kalkulierte Preise, nicht eingehaltene Lieferzusagen und dadurch bedingte Zahlungen von Konventionalstrafen. Beim Bau des Passagierdampfers "Kong Haakon", der 1905 abgeliefert wurde, hatte die Werft einen Verlust von 500.000,-- Mark gehabt. So war in einem späteren Bericht zu lesen.

Am 10. März 1906 starb Frau Emma Schömer im Alter von 49 Jahren.

Am 3. Juni 1907 schied Friedrich August Carl Scharbau, der kaufmännische Leiter des Unternehmens, laut Handelsregister auf seinen Wunsch aus dem Vorstand aus. Zum Nachfolger hatte der Aufsichtsrat Herrn Direktor Eduard Pohl ernannt. Der Vorstand bestand nunmehr aus den Herren Peter William Schömer, Joh. Trost und E. Pohl. Die Zeitschrift "HANSA" veröffentlichte im August 1907 folgenden Artikel:

"Eiderwerft AG-Tönning. In der am 17. August abgehaltenen Sitzung des Aufsichtsrates wurde der Abschluß für das am 30. Juni abgelaufene Jahr 1906/07 vorgelegt, der nach Abschreibung von 111.662,-- Mark einen Verlust von 225.905,-- Mark ergibt. Es wird der General-Versammlung vorgeschlagen werden, zur Verstärkung der Betriebsmittel den Aktionären frei zu stellen, ihre Aktien unter Zuzahlung von 30 % in Vorzugsaktien zu verwandeln. Die Neuanlagen sind seit kurzem vollständig in Betrieb und bewähren sich aufs beste."

Ferner wird von der Zeitschrift berichtet:

"Die Eiderwerft AG Tönning beabsichtigt durch eine Deichverlegung vorläufig einen der Helgen derartig zu vergrößern, um Schiffe bis etwa 6500 tons Tragfähigkeit auf der Werft bauen zu können. Bekanntlich ist der Bedarf für Mittelschiffe ein wesentlich geringerer geworden und die Nachfrage nach größeren Typen macht eine derartige Ausdehnung wünschenswert."

In der am 14. September 1907 abgehaltenen Generalversammlung der Eiderwerft AG in Tönning wurden die Anträge der Verwaltung über eine den Aktionären zu gewährende Berechtigung, ihre Aktien gegen 30 % Zuzahlung in Vorzugsaktien umzuwandeln, ohne Debatte einstimmig genehmigt. Der Vorsitzende teilte noch mit, daß seit Berichtabfassung ein Auftrag auf einen größeren Frachtdampfer eingegangen sei und anderweitige Verhandlungen schweben.

Die Jahre von 1904 bis 1906 bescherten der Werft eine Scheinblüte. Es wurden fast 20 Schiffsneubauten auf Kiel gelegt

und auch ausgeliefert. Die Werftanlagen wurden modernisiert und durch Neubauten vergrößert. Das ging bis 1907 gut. Die in diesen Jahren einsetzende Krise im Schiffbau machte sich auch bei der Tönninger Werft AG bemerkbar. Ein bezeichnendes Bild dieser Lage gibt eine siebenseitige Denkschrift wieder. Sie wurde am 13. Mai 1908 vom damaligen Bürgermeister Erasmus Ehrich verfaßt und an den Reichstagsabgeordneten Dr. Leonhardt in Kiel gesandt. Daraus einige, die Werft betreffende Passagen:

"Nach dem 1907 eingetretenen Sinken der Konjunktur wurde auch das Gewinnen von Schiffbauaufträgen schwieriger; denn die gleich betroffene Konkurrenz drückte die Preise so, daß sich ein Gewinn nicht mehr erzielen ließ, mehrfach sogar mit Verlusten abgeschlossen wurde. Die finanzielle Lage des jungen Werkes wurde bedenklich. Man brauchte eine Nachzahlung von 30 % pro Aktie und konnte keine Dividende auskehren. Das Abflauen der allgemeinen Geschäftslage hielt an, die Geldteuerung vermehrte seine Wirkung und es war nicht möglich, überhaupt noch Schiffbauaufträge zu erhalten. Noch in allerletzter Zeit gelang es trotzdem, einen Reeder zur Bestellung eines Schiffes zu bewegen. Die Materialanfuhr wurde eingeleitet, der Maschinen- und Kesselbau begann, sogar die Kiellegung erfolgte. Da, plötzlich zieht der Besteller den Auftrag zurück. Die Entlassung des größten Teils der Arbeiter war die notwendige Folge. Über Nacht ist Tönning dadurch in eine Lage gebracht, die es zu vernichten droht. Ein Konkurs ist bereits ausgebrochen, viele weitere müssen und werden folgen, denn alle Kaufkraft ist gelähmt. Der frühere Wohnungsmangel ist einem solchen Überfluß gewichen, daß die Hausbesitzer mit erheblichen Mieteerniedrigungen die wenigen Mieter, die sie noch haben, zu fesseln suchen. Arbeiter, die, nicht so Schlimmes ahnend, sich ein eigenes kleines Häuschen erworben hatten, müssen davon; es mietet oder kauft niemand. Sie opfern ihre allmählichen Abtragungen auf den Kaufpreis und überlassen das mit einigen Erspar-

nissen gegründete Heim den Gläubigern. Es wurden vor kurzem hier 5 erst neuerbaute Häuser im Brandkassenwerte von 18.855,-- Mark für nur 7.630,-- Mark verkauft.

Gleichzeitig hat die Schleswig-Holsteinische Bank ihren Sitz von Tönning nach Husum verlegt. Hierdurch und durch den Wegzug der steuerkräftigen Werftleute ebenso durch die Brachlegung der kleinen Geschäftsbetriebe ist die Stadt, die in den letzten Jahren wachsend, früher zurückgehaltene Einrichtungen im Interesse der Schule und des Verkehrs schuf, in ihrer Steuerkraft so geschwächt, daß es ihr nicht möglich werden wird, mit gewöhnlichen Mitteln ihre Bedürfnisse zu bestreiten. Abwanderung und die völlige Entwertung allen Besitzes werden sich nicht vermeiden lassen. Bereits schwindet der öffentliche Kredit der Stadt. Eine große Anleihe wurde ihr schon gekündigt. Die Stadt wird sich teilweise den Weiterbetrieb ihrer Einrichtungen versagen müssen. Bereits hat sie einer Zahl Angestellten gekündigt, um zu sparen. Mehr kann sie nicht entbehren, wenn nicht die Aufgaben der Verwaltung unerfüllt bleiben sollen. Das ist der Zustand jetzt, wo die Werft noch etwa 200 Arbeiter bis zur in einigen Tagen beendeten Fertigstellung des letzten Dampfers in Arbeit hält. Wohl hat man jüngst einen kleinen Schlepper durch Entgegenkommen des Reichsmarineamts in Auftrag bekommen. Diese von der Stadt mit großem Danke begrüßte Hilfeleistung kann jedoch die schweren, sich immer mehr auf allen Gebieten zeigenden Folgen der gewaltigen Betriebsschmälerung der Werft - als des einzigen Lebensnervs der Stadt - nicht abwenden und umsomehr nicht, als gar nicht vorausszusehen ist, ob die traurigen allgemeinen Verhältnisse im Schiffbaugewerbe nicht noch lange Zeit anhalten; wenn nicht alle Anzeichen trügen, ist dieses sogar fast sicher."

Soweit die Passagen aus der Denkschrift des Bürgermeisters, die die Werft betreffen. Der oben erwähnte Dampfer ist das letzte große Schiff, außer dem Feuerschiff "EIDER", welches 1909 noch vom Stapel lief. Bei dem Dampfer handelt es sich

um den Frachtdampfer "PERITIA" für die Reederei J. Jost, Flensburg. Seine Daten: 2081 BRT / 3800 tdw / 850 PSi / 83,29 m Länge / 12,34 m Breite / 6,8 m Tiefgang. Was nun folgte waren der Schlepper "ARNGAST", ein Kohlenleichter und Baggerprahm für die Kaiserliche Werft in Wilhelmshaven,

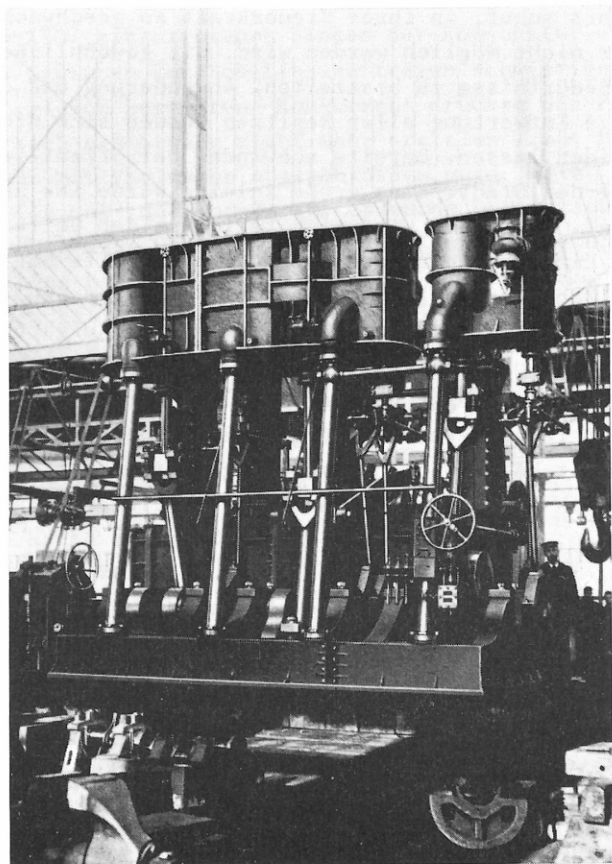


Abb. 19: Auf der Werft hergestellte Dreifach-Expansions-Dampfmaschine

sowie ein Ponton für die Königliche Eisenbahn-Betriebs-Inspektion in Husum. Mit diesen Schiffen endete die Schiffbautätigkeit der "Eiderwerft AG" in Tönning.

In dieser prekären Lage der Werft wurde alles versucht, um die Werft vor dem Ruin zu bewahren. Es wurde auch versucht, mit anderen Werften zu fusionieren. Die Howaldtswerke in Kiel und die Neptun-Werft in Rostock waren bereit, mit der Eiderwerft zusammenzuarbeiten. Gegen diese Unternehmung stellte sich die Stadt Rostock in Opposition. Dieser Widerstand hatte auf die Aktionäre der Neptun-Werft eine so nachteilige Wirkung, daß der Antrag auf Fusion der Werften vorläufig zurückgezogen wurde.

Auch andere Versuche der Werft und der Stadt, die Werft zu retten, schlugen fehl. Es hatte sich schon eine Gruppe von Aktionären gebildet, die unter den Namen "Deutsche Werftbetriebs-Aktiengesellschaft" die Werft pachten wollten. Im Eiderstedter Wochenblatt vom 30. November 1909 hatte nämlich der Vorsitzende des Aufsichtsrates G. Galles eine Anzeige erscheinen lassen, wonach ein Pächter für die Werft gesucht wird, der sie zwei Jahre lang ohne Entgelt unter Gewinnbeteiligung und für eine bestimmte Pachtsumme weitere 20 Jahre betreiben kann. Dieser Versuch scheiterte am Protest des Verwalters der Davids'schen Konkursmasse, Herrn Rechtsanwalt Hagemann, der mit 491 gegen 752 Stimmen stimmte und zwar mit der Begründung, daß die Verpachtung eine Abänderung des Gesellschaftsvertrages sei, zu deren Beschlußfassung eine Dreiviertel-Majorität laut Satzungen erforderlich wäre.

Das Eiderstedter Wochenblatt veröffentlichte in der Ausgabe vom 12. September 1909 folgenden Artikel:

"Die Eiderwerft Act.-Ges. in Tönning erstattete jetzt ihren Jahresbericht, dem wir folgende Mitteilung entnehmen: Während der ganzen Berichtsperiode wurde mit wesentlich eingeschränktem Betriebe gearbeitet. Trotz der stark gedrückten Preise für Neubauten konnte infolge Reduktion der Generalunkosten ein Brutto-Betriebsgewinn

von 209.867,-- Mark erzielt werden, welcher ausreicht, die allgemeinen Unkosten mit Ausnahme von Zinsen und Abschreibungen zu decken. Die geringe Beschäftigung der Gießerei veranlaßte eine Verpachtung dieses Betriebes, wie auch im Frühjahr d.Js. mangels Beschäftigung der Betrieb der Maschinenfabrik und Kesselschmiede vorläufig eingestellt werden mußte. Die in diesen Abteilungen beschäftigten Beamten und Arbeiter mußten entlassen werden. Außer den Abschreibungen auf die Anlagen in Höhe von 148.189,-- Mark sind auf Warenvorräte infolge weiteren Preisrückganges 37.918,-- Mark und auf Debitoren 10.000,-- Mark abgeschrieben, so daß einschließlich des Verlustvortrages pro 1907/08 ein Gesamtverlust von 496.202,-- Mark sich ergibt, der auf neue Rechnung vorgetragen wird. In einem Begleitwort weist der Aufsichtsrat auf die bekannte Beratung mit den Obligationären hin, die in eine Stundung der Zinsen und Hinausschiebung der Amortisation willigen sollen. Den Aktionären wird bekanntlich eine Zusammenlegung von 3 Aktien zu 2 Aktien und die Zuzahlung von 30 % vorgeschlagen. Wenn nicht auf 1 Million Mark zusammengelegte Aktien Zuzahlung geleistet wird, soll der Werftbetrieb verpachtet werden."

Alle Versuche, die Werft zu retten, scheiterten letztlich am Fehlen von Neubaufträgen. So war die Werft gezwungen, den Gang zum Amtsgericht anzutreten und die Konkurseröffnung über ihr Vermögen zu beantragen. Dieser Antrag wurde vom Amtsgericht wegen mangels an Masse abgewiesen. So kam es wie es kommen mußte. Auf den 14. Juni 1910 wurde die Zwangsversteigerung festgesetzt. In einem Extrablatt der "Schleswig-Holsteinischen Zeitung" ist die Zwangsversteigerung wie folgt beschrieben:

"Die Zwangsversteigerung der Eiderwerft AG fand heute mittag 12 Uhr in der früheren Kantine der Werft statt. Zu dem Termin hatten sich verschiedene Käufer und ein zahlreiches Publikum eingefunden. Die Verhandlungen leitete in Vertretung des Amtsrichters Dr. Kräuslich der Herr

Assessor Wollenburg. Die endgültige Festsetzung der Versteigerungsbedingungen nahm eine längere Zeit in Anspruch, so daß die Aufforderung zur Abgabe von Geboten erst um 3 Uhr erfolgen konnte. Als Mindestgebot waren die Kosten etc. in Höhe von 15.689,17 Mark festgesetzt worden. Auf der Werft bleibt für den Käufer eine Reihe von Lasten haften, die von keiner geringen Bedeutung zu sein scheinen. Für das Bieten wurden drei Gruppen festgesetzt und zwar in

Gruppe 1:

Die Grundstücke im Grundbuch der Stadt Tönning Band 15 Blatt 660, Band 10 Blatt 455, und der Landgemeinde Tönning unter Band 3 Blatt 144.

Gruppe 2:

Erbbaurechte der im Grundbuche der Landgemeinde Tönning unter Band 3 Blatt 115 und Band 3 Blatt 105 eingetragenen Grundstücke

Gruppe 3:

Angebote auf Gruppe 1 und 2 zusammengefaßt.

Für Gruppe 1 wurde gar kein, für Gruppe 2 ein ganz niedriges Gebot abgegeben.

Für Gruppe 3 boten: 1. Rechtsanwalt Strack, Hamburg, 140.000,-- Mk., 2. Rechtsanwälte Dr. Julius Lippmann und Dr. Eduard Hallier, Geschäftsführer der neugegründeten Werftbetriebs-Gesellschaft mbH in Altona, 150.000,-- Mark. 3. Hofbesitzer Peter Koch, Kotzenbüll, 155.000,-- Mark 4. Die Werftbetriebs-Gesellschaft mbH in Altona 160.000,-- Mark als Höchstgebot.

Die Werftbetriebs-Gesellschaft hat, wie wir hören, die Werft für Rechnung eines Konsortiums gekauft, an dem zum größten Teil und in erster Linie Obligationäre 1. Emission beteiligt sind. Diese waren zur Beteiligung an dem Konsortium durch die Zeitungen und durch Rundschreiben aufgefordert worden, da der Zweck der Gründung des

Konsortiums der war, die Werft den Obligationären

1. Emission, denen die erste Hypothek zustand, zu erhalten."

1910 - 1915: Werftbetriebsgesellschaft mit beschränkter Haftung

Die Werftbetriebsgesellschaft mit beschränkter Haftung wurde am 8. Juli 1910 in das Tönninger Handelsregister eingetragen. Als Gegenstand des Unternehmens wurde genannt: Ankauf, Errichtung, Betrieb und Verwertung von Werften, Maschinенfabriken und anderen gewerblichen Unternehmungen sowie Beteiligung an anderen ähnlichen Unternehmungen. Grundkapital 280.000 Mk. Geschäftsführer waren RA Dr. J. Lippmann und RA. Dr. E. Hallier, beide in Hamburg wohnend. Sie traten aber gleich nach der Gründung der Gesellschaft zurück, und es wurden an ihrer Stelle der Hamburger Fabrikant Johann Heinrich Ernst Burgdorf und der Prokurist Karl Behrens bestellt.

Die letzte Generalversammlung der "Eiderwerft AG" fand am 4. Mai 1911 statt. Herr Galles, der Vorsitzende, hielt eine kurze Ansprache, die ich dem Eiderstedter Wochenblatt vom 5. Mai entnehme:

"Wir stehen heute sozusagen am Grabe eines unter guten Aussichten ins Leben gerufenen Unternehmens, welches durch die Macht der Verhältnisse leider niedergebrochen ist. Wie bis zum letzten Augenblick für die Erhaltung des Unternehmens gekämpft worden ist, ersehen sie am besten daraus, daß außer den betrübenden Verlusten der Aktionäre nur der Aufsichtsrat und die beteiligten Bankiers in Mitleidenschaft gezogen worden sind. Die Forderungen der Lieferanten sind gleich Null."

Einstimmig wurde dann die Auflösung der AG beschlossen. Als Liquidatoren wurden der Rentner William Schömer sowie der Prokurist Johannes Karl Behrens bestimmt und in das Handelsregister als solche eingetragen.

Im Mai 1911 schreibt das Eiderstedter Wochenblatt, daß sich die Unterbilanz im Jahre 1909/10 von 496.202,-- Mark auf 3.346.644,-- Mark erhöht bei einem Aktienkapital von 1.653.000,-- Mark.

Die Werftbetriebsgesellschaft bemühte sich, die Werftanlagen so schnell wie möglich zu verkaufen. Fast alle metallverarbeitenden Firmen wurden angeschrieben und Verkaufsangebote gemacht, sowie auch der preußische Staat und die Stadt Tönning. Als Verkaufspreis wurden 750.000,-- Mark genannt.

Die seit 1909 brachliegende Werft wurde von einer kleinen Anzahl von Leuten bewacht und der gesamte Maschinenpark gewartet. Interessenten und Fachleute, die die Werft besichtigten, waren von den gepflegten Maschinen und Anlagen stark beeindruckt. Sie alle waren der Meinung, daß ein neuer Werftbetrieb von heute auf morgen ohne Auflauffrist beginnen könnte.

Einen letzten Versuch unternahm der Tönninger Magistrat unter Bürgermeister Steffen im Juli-August 1913. Auf Kosten der Werftbetriebsgesellschaft ließ er sich von Annoncenbüros Angebote für die unten abgebildete Annonce machen. Sie sollte in ca. 20 deutschen Zeitungen und Fachorganen erscheinen. Im Juli 1913 schrieb die Werftbetriebsgesellschaft an den Magistrat, daß zur Zeit Verhandlungen mit einem Interessenten laufen und man keine unnötigen Kosten für die Annonce ausgeben möchte. Eine Entscheidung solle aber vor dem Sitzungstermin am 18. September getroffen werden.

Am 4. August 1913 wurde der Auftrag, die Annonce zu veröffentlichen, zuerst in einem Telegramm und einen Tag später in einem Brief zurückgezogen. Das Telegramm hatte folgenden Wortlaut:

"Infolge Überganges unserer Anteile in andere Hände, ziehen wir hiermit unseren Versteigerungsauftrag zurück."

Die
Stadtgemeinde Tönning

bringt die früher der Eiderwerft A. G., jetzt der Werftbetriebsgesellschaft m. b. H. gehörigen, nahe der Eidermündung gelegenen großen

Fabrik- und Werftanlagen

unter **außerordentlich günstigen Bedingungen** zum öffentlichen Verkauf.

Die Werft hat Tankschiffe bis zur Größe von 4500 Tonn gebaut, könnte auch für größere Schiffe eingerichtet werden.

Die Anlage, welche mit **elektrischer Zentrale** versehen und leicht betriebsfertig zu machen ist, soll, wie sie steht und liegt, einmal im ganzen und dann in ihren einzelnen Fabrikationsabteilungen, wie

neueingerichtete große Maschinenfabrik,

auch geeignet für Motoren- und Werkzeugfabrikation,
Kesselschmiede, Gießerei (für Eisen und Metall),
 Schiffbau-Abteilung (event. auch für Eisenkonstruktionen geeignet),
Allgemeine Holzbearbeitung (Tischlerei mit Sägerei),
 öffentlich zum Verkauf angeboten werden. Die erwähnten Betriebsabteilungen lassen sich als **selbständige Betriebe** der **verschiedensten** Fabrikations-
 branchen verwerten. Anschlussleis und Wasserweg für Großschifffahrt sowie gute Arbeiterverhältnisse in meist neu erbauten Häusern in großer Zahl vorhanden.

Termin für diesen öffentlichen Verkauf haben wir auf **Donnerstag, den 18. September 1913**, nachmittags 1 Uhr, im Sitzungssaale des hies. Rathhauses anberaunt, zu dem wir Interessenten hiermit ergebenst einladen. Berücksichtigung der Anlagen nach vorheriger Anmeldung jederzeit gestattet. Ueber **Verwendungsmöglichkeit** der Anlagen wird gern Auskunft erteilt. Der Zuschlag ist nicht unbedingt vom Höchstgebot abhängig, vielmehr wird beim Zuschlag **besondere Rücksicht auf dauernde Inbetrieb-**
setzung der Werft oder einzelner Teile genommen werden.

Erschafften Interessenten werden die Bedingungen auf Wunsch zugesandt. Eventuelle Vereinbarungen über Zahlungsstermine hinsichtlich des Kaufpreises sind nicht ausgeschlossen. **Größtes Entgegenkommen seitens der Stadt**, insonderheit in steuerlicher Hinsicht, wird zugesichert.

Tönning, den 1. August 1913.
Der Magistrat, Steffen, Bürgermeister.

Abb. 20: Ursprünglich vorgesehenes Inserat des Tönninger Magistrats

In einem späteren Brief der Gesellschaft ist darüber zu lesen:

"Im August konnte sich nach langen und anstrengenden Bemühungen und vielen vorausgegangenen Verhandlungen, unter Aufwendung bedeutender Geldopfer, Herr Scheld die gesamten Geschäftsanteile sichern. Er ist nun alleiniger Besitzer der Werftanlagen."

Zu welchem Preis er die Anteile kaufen konnte, ist nicht bekannt. Herr Scheld war Kaufmann und Inhaber der im Jahre

1896 handelsgerichtlich eingetragenen Firma Th. Scheld, Schiffbautechnisches Spezialunternehmen für Bauausführung und Einrichtung von Schiffswerften, in Hamburg.

Bürgermeister Steffen und sein Nachfolger Bürgermeister Brandenburg wandten sich im Interesse der wirtschaftlich darniederliegenden Stadt in zahlreiche schriftliche und persönliche Vorstellungen und Eingaben an die Reichs- und Provinzialbehörden mit der Bitte, bei Vergabe von Aufträgen, die gegebenenfalls für die Tönninger Werft in Betracht kommen würden, auch die Werft zu Angeboten aufzufordern. Ohne Erfolg. In Ermangelung einer anderen Beschäftigung wurde von Bürgermeister Brandenburg bei der Heeresverwaltung in Berlin, wie auch der Feldzeugmeisterei und der Geschosßfabrik Spandau nach Aufträgen angefragt. Von der Geschosßfabrik in Spandau kam dann auch ein größerer Auftrag für die Ausführung von gußeisernen 15 cm Geschossen, die ab März 1915 laufend geliefert werden sollten. Für die Aufnahme der Fertigung benötigte man eine Vorschußzahlung, die von der Geschosßfabrik abgelehnt wurde. Auch die Deutsche Bank war nicht bereit, den benötigten Kredit von 300.000,-- Mark gegen Sicherstellung durch Eintragung einer Hypothek an erster Stelle auf die Werftanlagen zu gewähren. Ebenso scheiterten die Verhandlungen zwischen Bürgermeister Brandenburg und den Direktoren Brandes und Witt der Westholsteinischen Bank sowie der Direktion der Schleswig-Holsteinischen Bank. Letztere gab zu erkennen, daß sie für das Tönninger Unternehmen kein Interesse hätte, da für sie anscheinend die Flensburger Schiffswerft von größerer Bedeutung sei. Herr Scheld hatte durch den Ankauf der Werft den größten Teil seines Vermögens in dieses Werk gesteckt, das bis jetzt nichts einbrachte, sondern nur Kosten verursachte. Der Auftrag der Geschosßfabrik konnte nicht ausgeführt werden, weil die benötigten Barmittel fehlten und mußte daher zurückgegeben werden. Die obengenannten Vorgänge und auch die folgenden habe ich einem 25-seitigen Brief der Werftbetriebsgesellschaft an Herrn Staatsminister von Moltke, Oberpräsident der Provinz Schleswig-Holstein vom 15. Sept. 1915 entnommen.

Die Werft mit einem von Fachleuten festgestellten Wert von fast 3 Millionen Mark hatte eine Gesamtbelastung von einer Hypothek über 250.000,-- Mark. Hypothekengläubiger war Herr Julius Lachmann aus Hamburg. Nach der Erfolglosigkeit der Auftragsbeschaffung war er es, der die Auszahlung dieser Hypothek verlangte. Herr Scheld war gezwungen, schnell etwas zu unternehmen. Er versuchte über den früheren Tönninger Bürgermeister Ehrich, der jetzt in Berlin wohnte, einen Pächter für die Werft zu finden. Für eine Provision von 5.000,-- Mar war Herr Ehrich bereit, in der Sache tätig zu werden.

1915 - 1916: Bodstein & Harhorn GmbH

Ein Pächter wurde bald gefunden. Es war der Ingenieur Viktor Harhorn aus Berlin-Friedenau. Der endgültige Pachtvertrag für ein Jahr wurde am 20. Februar 1915 in Hamburg im Beisein von Herrn Ehrich, dem Geschäftsführer der Tönninger Werft, Herrn Oberingenieur Boettcher, Herrn Scheld, Herrn Lachmann und dem Pächter, Herrn Viktor Harhorn, unterzeichnet. Die jährliche Pacht wurde auf 60.000,-- Mark festgesetzt. Dieser niedrige Betrag zeigt, daß dem Besitzer der Werft, Herrn Scheld, das Wasser bis zum Halse stand. Der Betrag reichte nicht einmal aus, die Selbstkosten zu decken. Am 23. Februar 1915 berichtete das Eiderstedter Wochenblatt:

"Aus Berlin geht uns die für unsere Stadt erfreuliche Mitteilung zu, daß die hiesige Schiffswerft von dem Fabrikbesitzer Herrn Harhorn in Berlin-Friedenau zunächst in Pacht genommen wurde und der Betrieb in allernächster Zeit aufgenommen wird."

Jeder nahm nun an, daß die Werft wieder ihren Schiffbaubetrieb voll aufnehmen werde. Aber Herr Harhorn hatte andere Pläne. Die Werft als solche interessierte ihn nicht. Nur auf die stillliegenden, aber voll betriebsfertigen Werkstätten hatte er es abgesehen. Er verpachtete die Werft an die neugegründete Firma "Bodstein & Harhorn", die am 19. April 1915 in das Tönninger Handelsregister eingetragen wurde.

In das hiesige Handelsregister B

ist unter Nr. 8 vom 19. April 1916 eingetragen die Firma **Bodstein & Harhorn**, Gesellschaft mit beschränkter Haftung in **Tönning**. Gegenstand des Unternehmens ist:

Fabrikation und Verkauf von Heeresmunition, insbesondere Granaten. Das Stammkapital beträgt 20000 *M.* Zu Geschäftsführern sind bestellt: Kaufmann **Walter Bodstein** in **Charlottenburg**, Augsburgerstraße 62, Ingenieur **Viktor Harhorn** in **Berlin-Friedenau**, Kaiser-Allee 79a, und Kaufmann **William Hansen** in **Kopenhagen**, Salutorvet 5. Zu Prokuristen sind bestellt: Kaufmann **Hall-Nielsen** in **Tönning** und Ingenieur **Paul Surenbrock** in **Tönning**.

Der Gesellschaftsvertrag ist zu notariellem Protokoll vom 26. März 1916 erklärt. Die Gesellschaft wird vertreten entweder von zwei Geschäftsführern oder von dem Geschäftsführer **Hansen** und einem Prokuristen.

Die Gesellschafter **Bodstein & Harhorn** bringen in Anrechnung auf ihre Geschäftsanteile von je 2000 *M.* in die Gesellschaft ein und haben ihr übertragen die Rechte, die ihnen aus dem ihnen gemeinschaftlich von der **Königlichen Geschosfabrik Spandau** erteilten Auftrag zur Bearbeitung und Lieferung von Granaten zustehen. Der Wert dieser Sacheinlage ist auf 4000 *M.* festgesetzt.

Die Veröffentlichungen der Gesellschaft erfolgen durch den Deutschen Reichsanzeiger.

Tönning, den 19. April 1916.

Königliches Amtsgericht.

Aus dieser Eintragung kann man sofort erkennen, daß die Firma Granaten für das Heer fertigen wollte. Die Firma "Bodstein & Harhorn" hatte den von Herrn Scheld zurückgegebenen Auftrag der Königlichen Spandauer Geschosfabrik übernommen und sofort mit der Fabrikation begonnen. Die Gesellschafter der neugegründeten GmbH hat Herr Scheld in seinem Brief vom 15. Sept. 1915 an den Oberpräsidenten der Provinz Schleswig-Holstein, Herrn Staatsminister von Moltke, wie folgt beschrieben:

Abb. 21: Eintragung der Fa. Bodstein & Harhorn ins Handelsregister

"Herr Kaufmann Walter Bodstein

Charlottenburg, Augsburger Str. 62

Derselbe soll sich angeblich mehrere Jahre in englischen Kolonien aufgehalten haben. (Er war einige Zeit Leiter einer Filiale in Kalkutta der Fa. Ohrenstein & Koppel)

Herr Ingenieur Viktor Harhorn

Berlin-Friedenau, Kaiserallee 79a

Dänischer Staatsangehöriger.

(1880 in Dänemark geboren, kam 1906 nach Berlin, war bis Kriegsausbruch in der Automobilbranche tätig und ist Konstrukteur eines Elektromobils)

Herr Kaufmann William Hansen

Kopenhagen, Halmtorvet 5

Dänischer Staatsangehöriger.

Prokuristen sind:

Kaufmann Hall-Nielsen zu Tönning, auf Veranlassung des William Hansen im März ds. Js. von Kopenhagen zugereist und als dessen Vertrauensmann für Tönning bestellt.

Dänischer Staatsbürger

Ingenieur Paul Surenbrock

zu Tönning, bis zum Tage des mit Herrn Harhorn eingegangenen Vertrages Verwaltungsbeamter unserer Firma."

In seinem Brief beklagt sich Scheld über das Brachliegen der Werft und über das Fabrizieren Deutscher Heeresmunition durch Ausländer. Von dem Besitzer der Werft, Herrn Scheld, wurde die Firma Bodstein & Harhorn des öfteren aufgefordert, auch den Werftbetrieb wieder aufzunehmen, was von dieser immer wieder abgelehnt wurde. Hingegen hat Herr Harhorn in mehreren Schreiben an Herrn Scheld die Bitte geäußert, den Pachtvertrag über das Jahr 1915 hinaus zu verlängern, was von diesem aber kategorisch abgelehnt wurde. Nach Ablauf der Pachtzeit verlegte die Firma Bodstein & Harhorn ihren Sitz nach Elmshorn. Dort pachtete sie die Fabrikräume der Maschinenfabrik Johann Vester auf der Claus Groth Promenade 28. Sie erweiterte die Fabrikationsräume durch einen Anbau

für eigene Rechnung. Es sollen dort an die 100 Arbeiter und Arbeiterinnen beschäftigt gewesen sein. Am 8.2.1916 ist diese Firma laut Bekanntmachung des Handelsregisters in Tönning erloschen.

1916 - 1917: Tönninger Schiffswerft und Maschinenfabrik GmbH

Zur gleichen Zeit ließ Herr Scheld die Firmenbezeichnung "Werftbetriebs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung" in "Tönninger Schiffswerft und Maschinenfabrik GmbH." umbenennen. Die Neueintragung erfolgte am 17.2.1916 im Tönninger Handelsregister. Herr Scheld versuchte nun, den Werftbetrieb wieder aufzunehmen, was ihm auch gelang. Die Zeitschrift "Hansa" veröffentlichte in der Ausgabe vom 23. August 1916 folgende Meldung:

"Tönninger Schiffswerft und Maschinenfabrik GmbH. Dieses Schiffbau-Unternehmen, welches zur Zeit sechs Einheitsfrachtdampfer und eine Anzahl Fischdampfer für die Kaiserliche Marine in Auftrag hat, plant eine großzügige Neugestaltung seiner Schiffbaueinrichtungen. Zwei neue, größere Helgen sollen zu den bisher vorhandenen vier hinzugefügt werden. Eine besonders leistungsfähige, hydraulische Einrichtung für den Schiffbau ist bereits in Auftrag gegeben und kommt im Herbst in Betrieb. Eine große Schmiede wird auf bisher noch unbautem Gelände der Werft noch in diesem Jahr erbaut und daran anschließend eine große Schiffbauhalle mit Zulage errichtet werden."

Für diese Erweiterungen und Neubauten brauchte Scheld viel Kapital. Nur mit finanzkräftigen Partnern konnte so ein Unterfangen realisiert werden. Es ist ihm auch gelungen.

1917 - 1919: Schiffswerft und Maschinenfabrik Hansa AG

Im Juni 1917 wurde die "Tönninger Schiffswerft und Maschinenfabrik GmbH" aufgelöst und die "Schiffswerft und Maschinenfabrik Hansa Aktiengesellschaft" gegründet. Die Umwandlung vollzog sich unter Mitwirkung der Speditionsfirma Jordan &

Berger Nachf., Hamburg, und der Reederei Alexander Fahrenheim, Rostock. Beabsichtigt war der reihenweise Bau von Frachtdampfern von 2800, 3600, 4500 und 6000 tons Tragfähigkeit, für den etwa 15 Aufträge mit ungefähr 55.000 tons Tragfähigkeit vorlagen. Ferner sollte mit dem Bau eines Trockendocks von 12.000 tons Tragfähigkeit begonnen werden.

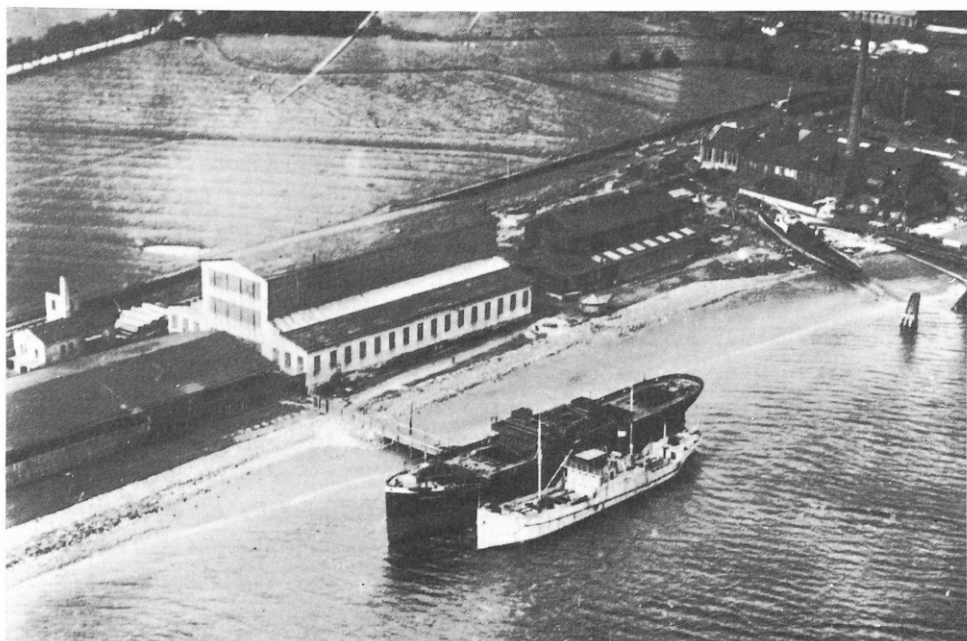


Abb. 22: Luftaufnahme der Werft

Das Aktienkapital betrug nach den Bekanntmachungen 1.750.000,-- Mark, bei einer hypothekarischen Belastung von 750.000,-- Mark. Es besteht aus 1750 auf den Inhaber lautenden Aktien über je 1000 Mark. Diese waren wie folgt verteilt:

Scheld 1200, Fleck für die Firma Berger & Jordan 274, Fahrenheim 274, Sanftleben 1, und August Fahrenheim 1 Aktie. Scheld hatte in die Gesellschaft eingebracht: Sämtliche Grundstücke nebst Gebäuden, sämtliche in den Gebäuden vorhandenen Maschinen, die zur Werft gehörigen Hellinge nebst Zubehör, Pellholz, Gleise, Transportmittel, Modelle, Zeichnungen und Werkzeuge, das gesamte unter der Firma "Tönninger Schiffswerft und Maschinenfabrik GmbH." in Tönning betriebene Unternehmen mit allen zur Zeit vorliegenden Aufträgen usw. Als Gegenwert für diese Einbringung hatte Scheld 1.650.000,-- Mark, und zwar 1200 volleingezahlte Aktien und 450.000,-- Mark in bar erhalten. Dem ersten Aufsichtsrat der Aktiengesellschaft gehörten folgende Mitglieder an:

Friedrich Fleck, in Fa. Jordan & Berger Nachf. in Hamburg,
Schiffsreeder Alexander Fahrenheim, Rostock,
Theodor Scheld, schiffbautechnisches Spezialunternehmen,
Hamburg,
Dr.jur. Gustav Goldstaub, Rostock und
Bürgermeister Brandenburg, Tönning.

Im Tönninger Grundbuch wurde am 22. August 1917 die "Hansa Werft AG" als neue Besitzerin der Gemarkungen, auf denen sich die Werft befand, eingetragen. Im Gründungsjahr der neuen Aktiengesellschaft sind nach etwa acht Jahren die ersten zwei Dampfer von Stapel gelaufen. Wenn es auch nur kleinere Schiffsneubauten waren - in diesem Falle waren es Fischdampfer für die Kaiserliche Marine - so war es doch für die Werft ein hoffnungsvoller Neuanfang. Zum Ende des Gründungsjahres ergab sich im Aufsichtsrat eine Personaländerung: Regierungsbaumeister Dr. Richard Schröder wurde Vorsitzender und Albert Sanftleben kam neu hinzu. Ausgeschieden sind die Herren Friedrich Fleck und Alexander Fahrenheim. In den Vorstand wurde Obergeringenieur Ferdinand Gerlach gewählt. Die großen Pläne der Hansa Werft AG., eine neue Siedlung für Arbeiter und Beamte an der Katinger

Chaussee zu bauen und neue Hellinge zu errichten, konnten nicht realisiert werden. Die Neuaufträge waren geringer als erwartet und die Aufträge der Reichsbahn über Waggonreparaturen erbrachten nicht den erhofften Gewinn. Die Finanzdecke der Aktiengesellschaft war sehr dünn. Die Maschinen und Werfteinrichtungen hatten unter der langjährigen Stilllegung schwer gelitten, sie waren veraltet und verbraucht. Um wirtschaftlich arbeiten zu können, hätten erhebliche Beträge in die Werft gesteckt werden müssen. Herr Schröder vom Aufsichtsrat schrieb im Juni 1919 in einem Brief an Bürgermeister Brandenburg unter anderem: Das benötigte Kapital für die Erneuerung der Einrichtungen sei durch Banken oder aus dem Publikum unmöglich zu beschaffen, gelinge es doch heute nicht einmal, anderen gut arbeitenden Werken sich den nötigen Geldbedarf zu sichern. Er und seine Freunde sind zu dem Entschluß gekommen, daß es besser sei, die ganze Beteiligung von 1,5 Millionen Mark als Verlust hinzunehmen, als noch neues Geld nachzuschießen. Nach dem jetzigen Finanzstand der Werft würde deshalb in etwa drei Wochen das Werk stillgelegt werden müssen und voraussichtlich die Anmeldung des Konkurses zu erfolgen haben, da es vermutlich nicht möglich sein wird, eine freiwillige Liquidation durchzuführen. Die einzige Rettung der Situation bestünde darin, daß von einer staatlichen Stelle nochmals ein großer Betrag zur Verfügung gestellt wird, in der Hoffnung, daß sich in einigen Monaten die Verhältnisse gebessert haben.

Am 17. Juli 1919 schreibt ein anderes Aufsichtsratsmitglied, ein Herr Kraus, an den Tönninger Bürgermeister, daß er zu dem bedeutungsvollen Brief von Herrn Schröder noch einige Bemerkungen beifügen möchte. Er schlägt unter anderem folgenden Plan vor: Notwendig wären 1,5 Millionen Mark. Wenn die Regierung das Geld geben will, könnte man 500.000,-- Mark hypothekarisch sicherstellen und für eine Millionen Mark Aktien ausgeben. Es solle nicht das Aktienkapital erhöht werden, es sollten vielmehr 1 Million Mark

Aktien der Aktionäre freiwillig hierfür zur Verfügung gestellt werden. Die Aktionäre müssen sich verpflichten, Regierungsvertretern auf Wunsch Sitz und Stimme im Aufsichtsrat zu gewähren. Aber auch dieser Vorschlag führte zu keiner Einigung. Vielleicht lag es auch an der negativen Beurteilung, die Herr Marinebaurat Peech im August 1919 im Auftrage der Werftleitung abgab. In Kurzform die Beurteilung der Betriebseinrichtungen:

1. Die Räume im jetzigen Direktionsgebäude reichen für die Unterbringung des techn. Personals nicht aus. Das techn. Konstruktionsbüro kann in das Haus an der Fernsicht verlegt werden, dieses Gebäude hat genügend Platz und die erforderlichen Einrichtungen (Lichtpauzerei). Instandgesetzt werden müssen die Beleuchtung und die Heizung.
2. Zur Vermeidung unnötiger Laufereien auf der lang ausgedehnten Werft ist die Installation einer Telefonanlage unbedingt erforderlich.
3. Die Dächer der vorhandenen Werkstätten und Magazine müssen gründlich repariert werden, da es zur Zeit überall hineinregnet, wodurch die Werkzeugmaschinen und Materialien stark gelitten haben.
4. Die Ummauerung des Kohlenlagers neben der Zentrale muß erhöht werden, da das Hochwasser einen Teil der Kohlen fortschwemmen kann.
5. Die Dampfheizungsanlage auf der Werft ist verrottet und muß erneuert werden.
6. Die Umzäunung der Werft ist stark baufällig.
7. Die Beleuchtung der Werft ist mangelhaft und bedarf einer Reparatur und Erneuerung.
8. Der Raum für die Diesel-Dynamos in der Zentrale muß sofort eine Heizungsanlage erhalten, da sonst bei kaltem Wetter der Betrieb durch Dickwerden des Öls unmöglich ist.
9. Die Kesselanlage muß eine Vorrichtung zum Verbrennen minderwertiger Brennstoffe (Holzabfälle) erhalten.
10. Der Luftkompressor für Dampfbetrieb muß gründlich überholt werden.

11. Die Rohrleitungen der Preßluftanlage müssen neu verlegt werden.
12. Es wird bemängelt, daß das Material auf dem Werftgelände sehr verstreut gelagert ist, wodurch der Transport beschwerlich wird, zumal die Gleise repariert werden müssen. Winden für Material zwischen den Hellingen fehlen. Es muß unbedingt eine Werftkran-Lokomotive angeschafft werden.
13. Die Schiffbauhalle hat keinen Platz, um den Spantenplan neben der Lochplatte auszulegen, so daß Modelle auf dem Schnürboden hergestellt und von hier in die Werkstatt gegeben werden müssen.
14. Der Glühofen in der Schiffbauhalle muß neu aufgemauert werden, da seine Züge völlig verfallen sind.
15. Für die Verarbeitung der Kimmplatten, für Börtelungen usw. muß die hydraulische Presse aufgestellt werden.
16. Die 5-Meter-Plattenwalze ist veraltet und stark aufgebraucht.
17. Die jetzige Schiffbauschmiede ist leistungsfähig, weil die Dampfhämmer nicht in Betrieb sind. Der für die Dampfhämmer aufgestellte Kessel ist zu klein und verrottet.
18. Die Holzbearbeitungs-Werkstätten sind in einem guten Zustand, nur die Späneabsaugung funktioniert nicht und muß überholt werden.
19. Es wird empfohlen, die Kesselschmiede voll in Betrieb zu halten, weil die Herstellung der Heizkessel auf der Werft wirtschaftlicher ist. Die Bohrmaschinen sind alt und müssen erneuert werden.
20. Die Aufnahme der Maschinenfabrikation wird nicht für zweckmäßig gehalten. Die Werkstätte würde daher vorläufig nur für die Ausführung von Montage- und Reparaturarbeiten sowie für Schiffsschlosserei und Werkzeugmacherei ausgenutzt werden.
21. Dock- und Slipanlagen. Die jetzigen Verhältnisse in der Schifffahrt lassen es unwahrscheinlich erscheinen, daß die Werft laufend mit Reparaturarbeiten, die ein

Dock erfordern, beschäftigt sein wird. Infolgedessen würden die hohen Kosten einer solchen Anlage, obwohl dies für die Unterwasserarbeiten an Neubauten sehr zweckmäßig wäre, sich nicht rentieren.

22. Auf der Werft befindet sich eine große Anzahl von alten Maschinen, Gußteilen, die beschleunigt verkauft werden müssen.

Personal- und Arbeiter-Verhältnisse:

Über die Vermehrung des kaufmännischen Personals ist bereits entschieden. Das Personal im Konstruktionsbüro würde nach Einstellung eines Konstrukteurs für Entwürfe zunächst genügen. Die Arbeiter leisten nicht annähernd das gleiche, wie vor dem Krieg, immerhin sind die Verhältnisse doch noch bedeutend günstiger als zur Zeit in Hamburg. Nachteilig für die später erforderliche Vermehrung der Arbeiterzahl sind die zu knappen Wohnungsverhältnisse in Tönning.

Die Verteilung der Arbeiter auf die einzelnen Gewerke ist zur Zeit wie folgt:

Schiffbauer, Schiffbauhelfer u. Winkel-

schmiede.....	110 Personen
Schlosser und Schmiede	48 Personen
Nieter, Stemmer und Bohrer	90 Personen
Zimmerleute	24 Personen
Tischler	11 Personen
Maler	14 Personen
Maurer, Hauszimmerleute	20 Personen
Transport- und Platzarbeiter	31 Personen
Zentrale	9 Personen
Kesselschmiede	79 Personen
Maschinenbauer	73 Personen

509 Personen
=====

Nach dieser Beurteilung sah es für die Werft nicht gut aus.

Wer steckt schon Geld in einen so heruntergekommenen Betrieb?

Man kann die Wünsche der Aktionäre verstehen, lieber auf die eingezahlten Beträge zu verzichten und die Werft zu schließen. Am 12.8.1919 starb P.W. Schömer 76-jährig in Tönning.

1919: Eidervärft, Kopenhagen

Aber es kam anders. Die "Flensburger Nachrichten" vom 7. Nov. 1919 brachten folgende Meldung unter der Überschrift "

"Auslieferung einer schleswig-holsteinsichen Werft an Dänemark:
Unter dieser Überschrift lesen wir in den "Hamburger-Nachrichten": Es wird uns von einem Aktionär mitgeteilt, daß die an der Nordseite der Eider belegene frühere Eiderwerft, die während des Krieges unter den Namen "Hansa Werft AG" mit 3 Millionen gegründet wurde, durch Verhandlungen des Aufsichtsratsvorsitzenden, den Kgl. Baurat Dr. Richard Schröder, und des Mitbegründers dieser Aktiengesellschaft, den Rostocker Schiffsreeder Alexander Fahrenheit, jetzt in Hamburg, an ein dänisches Konsortium durch Erwerb der überwiegenden Mehrheit der Aktien in den Besitz des Auslandes übergegangen ist. Die jetzigen dänischen Besitzer der Werft sind die früheren Auftraggeber von zwei Frachtdampfern, die auf der Werft infolge der langen Kriegsdauer nicht im Bau gefördert werden konnten, aber nunmehr fertiggestellt werden sollen. Für die deutschen Aktionäre der Gesellschaft hat der Verkauf dieser Werft einen sehr bedeutenden Verlust zur Folge, da sie für ihre Aktien 50 %, das heißt, unter Berücksichtigung des gegenwärtigen ungünstigen Marktstandes kaum 10 % ihrer ursprünglichen Einzahlung erhalten haben."

Diese Nachricht schlug in Tönning wie eine Bombe ein. Bürgermeister Brandenburg gab auf einer Sitzung der städtischen Kollegien, unter Ausschluß der Öffentlichkeit, diese Neuigkeit bekannt. Am 10. November 1919 ging ein Schreiben der neuen Besitzer der Werft aus Kopenhagen an Bürgermeister

Brandenburg ein mit folgendem Wortlaut:

"Hierdurch erlauben wir uns Ihnen höfl. mitzuteilen, daß wir uns der Einfachheit halber die folgende Postadresse: "Eidervärft" Kopenhagen, eingerichtet haben, und bitten wir Sie höfl., in allen Angelegenheiten der "Hansa Werft" betreffend, - wo es sich nicht um persönliche Mitteilungen an einen bestimmten Herrn handelt -, von diesen Adressen gefl. Gebrauch machen zu wollen."

Über die Tätigkeit dieser Werft konnte ich keine Unterlagen finden. Es sind aber in dieser Zeit 3 oder 4 Schiffe laut Bauliste, die ich von Herrn Wolfgang Martin erhielt, gebaut worden und auch von Stapel gelaufen.

1920 - 1921: Vereinigte Elbe- und Norderwerft AG

In einem Bericht über die "Boizenburger Werft", den ich von Herrn Gromoll erhielt, ist folgendes zu lesen: Das Bankhaus "Carlo Z. Thomsen" in Hamburg, von dem die "Boizenburger Werft" Kredite erhalten hatte, übernahm diese Werft. Sie führte fortan den Namen "Elbewerft GmbH, Boizenburg a.d. Elbe". In den schweren Nachkriegsjahren war die Auftragslage schlecht und die Zukunft ungewiß. Viele Firmen schlossen sich deshalb zusammen, um die Risiken zu verteilen und sich gegenseitig zu stützen. So entschloß sich auch das Bankhaus "Carlo Z. Thomsen", eine Aktiengesellschaft ins Leben zu rufen, der die Werft in Boizenburg und auch die ehemalige "Hansa Werft" in Tönning angehörten. Die Firmenbezeichnung war fortan "Vereinigte Elbe- und Norderwerft AG". Damit war auch für die Boizenburger Werft die Möglichkeit gegeben, größere Schiffe mit höheren Aufbauten in Auftrag zu nehmen. Aber nur der Rumpf dieser Schiffe wurde in Boizenburg gebaut. Wegen der niedrigen Durchfahrtshöhen der Brücken in Lauenburg und Hamburg wurden diese Neubauten nach Tönning geschleppt, wo sie ihre Aufbauten erhielten.

1921 - 1924: Norddeutsche Union-Werke, Werft, Maschinen- und Waggonbau AG

Im Jahre 1921 wurden weitere Fabriken in den Firmenverband aufgenommen, die sich auch mit Waggon-, Fahrzeug- und Maschinenbau befaßten. Es fand erneut eine Umbenennung statt. Der neue Firmenverbund nannte sich nun:

"Norddeutsche Union-Werke, Werft, Maschinen- und Waggonbau AG."



Abb. 23: Aktie der Norddeutschen Union-Werke

Der Verwaltungssitz war Hamburg. Über diesen Konzern schreibt die Zeitschrift "Werft-Reederei-Hafen" in ihrer Ausgabe vom 22. Januar 1922 folgenden Bericht:

"Wie uns die "Norddeutschen Union-Werke" mitteilen, hat sich der Konzern in kurzer Zeit bedeutend entwickelt. Er umfaßt außer den Werften in Boizenburg, Bremerhaven und Tönning eine große Waggonfabrik in Wismar für Bau von Eisenbahnwagen, Kesselwagen usw. In Berlin besitzen die Werke eine Fabrik für Metallpapier, die u.a. von der Reichsbahn und führenden Schiffahrtsgesellschaften in großem Umfange verwendet werden. Spezialfabrikate dieser Werften sind außer Dampfern besonders Leichterfahrzeuge für Seetransport und Küsten und Flußverkehr in den Tropen und Kolonien, ebenso die Herstellung ganz schwerer und leistungsfähiger Hebefahrzeuge. Der Konzern hat jetzt in Cuxhaven den Bau einer neuen Werft in Angriff genommen, die mit einem eigenen Schwimmdock ausgerüstet wird. Dadurch werden an der Elbmündung umfangreiche Reparaturen vorgenommen werden können."

In den Jahren von 1920 bis 1923 wurden in Tönning folgende Schiffe fertig gebaut, die auf der "Boizenburger Werft" von Stapel gelaufen waren und dann nach Tönning geschleppt wurden:

"Otranto" mit 1600 tdw,
"Sebenico" mit 1528 Tdw und
"Spalato" mit 1550 Tdw.

Alle drei Schiffe hatten eine Länge von 67,5 Metern. Sie wurden für die Levante-Linie gebaut. Von Stapel liefen in der Tönninger Werft in diesem Zeitraum folgende Schiffe:

"Wilbo" für Fa. W. Boelstler, Hamburg,
für die "Neue Dampfer-Compagnie, Stettin" die Frachtdampfer
"Deutschland",
"Vaterland",
"Rheinland" und
"Oderland".

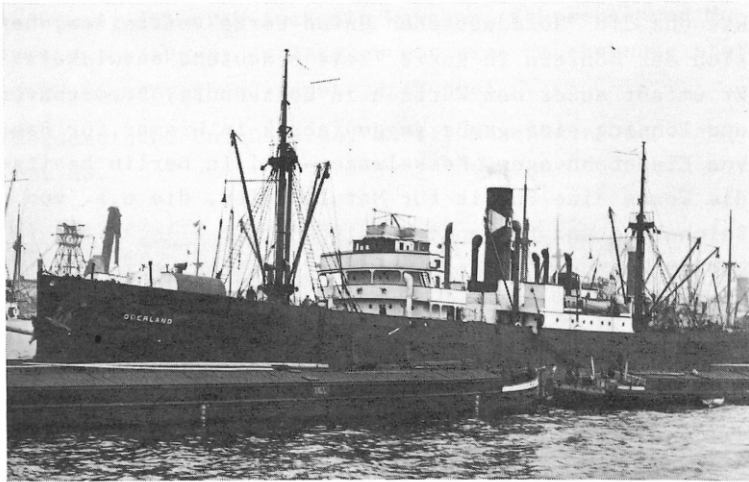


Abb. 24: Frachtdampfer "Oderland"

Mit der "Oderland" lief das letzte, von der Tönninger Werft gebaute Schiff von Stapel. Im Herbst begann man mit dem Abriß der großen Maschinenhalle, um sie nach Cuxhaven zu überführen. Eine Eingabe des Tönninger Magistrats an den Demobilmachungs-Kommissar in Schleswig wurde vom Regierungspräsidenten abschlägig beantwortet. Man wollte mit dieser Eingabe die Demontage der Maschinenhalle verhindern, um die Wettbewerbsfähigkeit der Werft nicht zu schmälern. Der Magistrat hatte darin eine Belegschaft von ca. 800 Arbeitern und Beamten angegeben.

Der Aufschwung, den die Werft durch die Neubauten für die "Stettiner Neue Dampfer Compagnie" erlebte, war aber nur eine kurze Scheinblüte. Im Bericht über die "Boizenburger Werft" kann man lesen: Ein völlig ungeeignetes Management, das von Hamburg aus den Konzern leitete, ließ die erwirt-

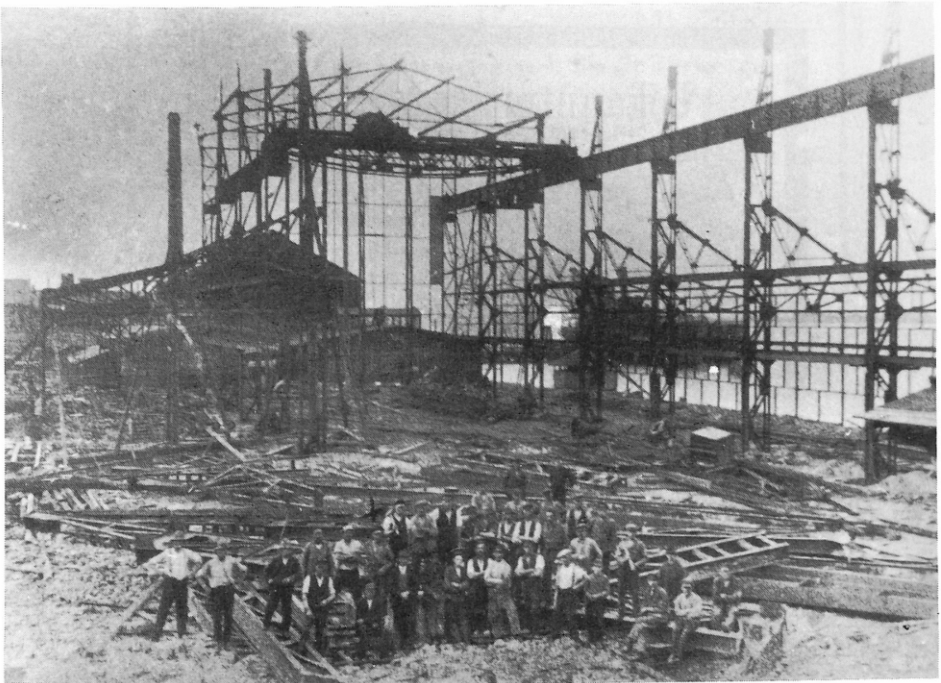


Abb. 25: Demontage der großen Maschinenhalle

schafteten Gewinne in der Inflationszeit zerfließen. Dazu kamen innerhalb der Gesellschaft betrügerische Spekulationen und Schiebereien. Man war zuletzt nicht einmal in der Lage, die Löhne pünktlich zu zahlen. So mußten an Zahltagen die Gelder säckeweise von dem Werk Wismar im Auto herbeigeschafft werden. Oder man gab Gutscheine aus, die von den Kaufleuten und Banken in Zahlung genommen wurden. Die Abbildungen zeigen solche Gutscheine und auch Aufforderungen, die Gutscheine recht bald einzulösen. Die zum Konzern gehörige Firma "Mahr & Meyer", die als einzige den ganzen

Konzern noch über Wasser hielt, versorgte ihn mit Barmitteln.

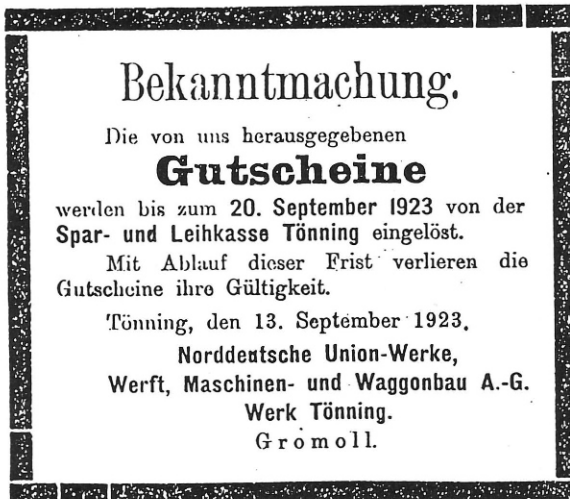


Abb. 26: Gutschein der Norddeutschen Union-Werke

Die "Norddeutschen Union Werke" waren restlos in den roten Zahlen, man steuerte einem Bankrott entgegen. Als Herr Mahr feststellte, daß er der alleinige Geldgeber für den Konzern war, setzte er durch, mit seinem Werk in Wismar aus dem Konzern auszuscheiden. Er zahlte dafür einen hohen Preis, war aber wieder Herr in seinem eigenen Hause.

Trotz der großen Finanzspritze, die der Konzern durch den Verkauf des Werkes in Wismar erhalten hatte, waren die "Norddeutschen Union-Werke" nicht mehr zu retten.

Eine Bestätigung dieser Lage fand ich auch in einem Artikel des "Eiderstedter Wochenblattes" vom 6. Februar 1923, mit folgendem Wortlaut:

"Der allgemein bemerkbare Mangel an Bargeld führte in letzter Woche zu Lohnzahlungsschwierigkeiten bei der hiesigen Werft. Als am Sonnabend gesagt wurde, man werde

22/586a

22/586a
Norddeutsche Linsen-Werke
Werk, Maschinen- und Waggonbau

Nr. 219

Mk. 500.—

Gegen diese Anweisung zahlt die Schleswig-Holsteinische Bank — Filiale Tönning

~~F~~ünfhundert Mark

an den Vorzeiger.

Diese Anweisung verliert eine Woche nach Auf-
 ruf im Eiderstedter Wochenblatt ihre Gültigkeit.

Tönning, den 22.9. 1922

Norddeutsche Union-Werke

Werft, Maschinen- u. Waggonbau A.-G. — Werk Tönning.

Der Mangel an flüssigen Zahlungsmitteln hat auch uns veranlaßt, an unsere Beamten und Belegschaften zur Behebung von Nothständen

Gusscheine

herauszugeben und zwar in Werten von Mark 100 000.—, 250 000.—, 500 000.—, und 1 000 000.—, gültig bis zum 30. September 1923.

Die Gutscheine werden an der Kasse unserer Gesellschaft eingelöst, oder wir vergüten auf Wunsch des Vorzeigers den Betrag auf dessen Bankkonto.

Wir richten an alle Geschäfte die Bitte, diese Gutscheine an Zahlungsstatt anzunehmen.

Norddeutsche Unionwerke,
 Verst., Maschinen- und Waggonbau A.-G.,
 Hamburg.

Wir bitten, die bisher ausgegebenen
einfarbigen

Gutscheine bis zum 31. d. Mts. auf der Westholsteinischen Bank abzuliefern.

**Norddeutsche Union=Werke,
Werk Tönning.**

Abb. 27 und 28: Gutscheine der Norddeutschen Union-Werke

erst am Sonntag die Löhne zahlen können, stellte ein Teil der Arbeiter die Arbeit ein und begab sich demonstrierend auf den Marktplatz. Eine Abordnung ging zum Bürgermeister, der ersucht wurde, die Geldbeschaffungstätigkeit der Werft zu unterstützen, die hiesigen Geschäftsleute zur Annahme ausgegebener Gutscheine zu veranlassen, auch zu verhüten, daß bis zur Lohnauszahlung die Lebensmittelpreise erhöht würden und zu gestatten, daß die Geschäfte am Sonntag, dem nächsten Tage, geöffnet bleiben. Den Wünschen wurde nach Möglichkeit entsprochen, auch die Polizeiverwaltung Garding und der Amtsvorsteher in Lunden um die Gestattung der Ladenöffnung am Sonntag ersucht."

Die "Norddeutschen Union Werke" überlebten noch kurze Zeit und gingen 1924 pleite.

Ab 1925: Demontage der Werft

Das Bankhaus "Carlo Z. Thomsen" in Hamburg war wieder einmal Hauptgläubiger und übernahm aus der Konkursmasse die Boizenburger Werft. Ab 1925 wurde wieder Schiffbau auf dieser Werft betrieben, die heute unter den Firmennamen: "VEB Elbewerften Boizenburg/Roßlau" noch besteht. Nach dem Zusammenbruch des Konzerns siedelten mehrere Fachkräfte der Tönninger Werft nach Boizenburg über. Andere gingen nach Hamburg, ein Teil blieb auf der hiesigen Werft zur Demontage und der Rest mußte stempeln gehen. Die gesamten Werftanlagen mußten demontiert werden, weil man durch den Vertrag mit dem III. Schleswigschen Deichband von 1901 dazu verpflichtet war. Unter § 4 des Vertrages steht geschrieben:

"Für den Fall, daß die Schiffswerft eingeht, hat die Firma Schömer & Jensen beziehungsweise deren Rechtsnachfolger den Deich und das von ihr benutzte Terrain in den Stand zu setzen, in welchem es sich vor Anlage der Werft befunden hat. Von jeder beabsichtigten Veräußerung der Werft hat die Firma den Deichgrafen rechtzeitig in Kenntnis zu setzen."

Wie lange noch in den Werkstätten der Werft gearbeitet wurde, kann ich nicht aus den mir zugänglichen Unterlagen ersehen. Aus einem mir vorliegenden Lehrbrief eines Maschinenbaulehrlings, der am 9. Oktober 1925 nach dreieinhalbjähriger Lehrzeit, die wegen guter Leistungen um ein halbes Jahr verkürzt wurde, seine Facharbeiterprüfung bestanden hatte, kann ich entnehmen, daß zu dieser Zeit noch in der Werkstatt der Werft gearbeitet wurde. Dieser Lehrbrief ist noch mit dem Stempel der "Norddeutschen Union Werke" versehen und von dem damaligen Direktor der Werft, Herrn Gromoll, unterzeichnet. Herr Gromoll ging nach Stilllegung der Werft nach Hamburg. Da er in Schiffsverkehrskreisen sehr gut bekannt war, übernahm er verschiedene Vertretungen von Schiffsversicherungen und Maklerfirmen.

In den Jahren von 1928 bis 1932 wurden in einer großen Aktion die umzugswilligen Werftarbeiter von Tönning nach Gr.Flottbek in Hamburg-Altona umgesiedelt. Zu damaliger Zeit waren viele der ehemaligen Tönninger Werftarbeiter schon in Hamburger Werften tätig. Die Umzugsaktion und die neuen Siedlungen in Hamburg wurden durch die "Heimstätte Schleswig-Holstein GmbH, gemeinnützige Fürsorgegesellschaft, Generalvertretung der preußischen Landespfandbriefanstalt" bewerkstelligt. Die Siedlungshäuser in Gr. Flottbek wurden dann von der "Bau- und Siedlungsgenossenschaft E.Gen.mBH. gebaut. Durch diese Aktion wurden über 50 Familien umgesiedelt. Danach wurde es still auf dem Tönninger Werftgelände, bis in den Jahren nach 1935 mit den Bauarbeiten für einen See-Fliegerhorst begonnen wurde.

Zusammenfassung

Die Geschichte der Tönninger Werft ist nun beendet. Rückbetrachtend kommt man zu folgendem Resümee:

Von Wagemut, Einsatzbereitschaft, Fleiß und großem Können waren die Jahre bis 1904 geprägt. Der allmähliche Niedergang der Werft bis 1909 war durch die weltweite Schiffbau-

krise bedingt, dem Fehlen von Reparaturdocks sowie von der eingetretenen Geldverteuerung. In der Zeit danach war die Werft nur noch ein Spekulationsobjekt von Geldleuten, die in den ungewissen Kriegsjahren ihr Geld in irgendeiner Weise unterbringen wollten, ohne eine Beziehung zur Werft oder zu Tönning zu haben. Das Ende der Scheinblüte zu Anfang der zwanziger Jahre wurde durch die Inflation und ein Mißmanagement beschleunigt. Was übrig blieb, waren die Trümmer der demontierten Werft, enttäuschte und auf die Straße gesetzte Arbeiter und Angestellte sowie eine finanziell am Boden liegende Stadt Tönning.

Verzeichnis der Abbildungen

- Abb. 1: Grund- und Aufriß des Schömerschen Hauses in der Fischerstraße
- Abb. 2: Lageplan der Werkstattanlagen in der Fischerstraße
- Abb. 3: Anzeige im "Eiderstedter Wochenblatt" vom 21.6.1883
- Abb. 4: Lageplan der Werftanlagen an der Eider im Jahre 1890
- Abb. 5: Schleppdampfer "Vorwärts" und "Allegro"
- Abb. 6: Die Werftanlagen im Oktober 1891
- Abb. 7: Sägerei und Zimmerer-Werkstatt
- Abb. 8: Briefkopf der Firma Schömer & Jensen, 1902
- Abb. 9: Kesselschmiede (Im Hintergrund die "Fernsicht")
- Abb. 10: Große hydraulische Nietmaschine
- Abb. 11: Luft-Kompressor-Anlage
- Abb. 12: Inneres der im Jahre 1898 erbauten Eisengießerei in der Fischerstraße
- Abb. 13: Maschinenfabrik
- Abb. 14: Stapellauf des Frachtdampfers "Senator Krüger", Juni 1900
- Abb. 15: Elektrokran mit 75 t Tragfähigkeit und Anlegebrücke
- Abb. 16: Hochseeschlepper "Roland", Baujahr 1903
- Abb. 17: Fabrikationsschild der Baunummer 33
- Abb. 18: Briefkopf der "Eiderwerft AG"
- Abb. 19: Auf der Werft hergestellte Dreifach-Expansions-Dampfmaschine
- Abb. 20: Inserat des Tönninger Magistrats
- Abb. 21: Eintragung der Fa. Bodstein & Harhorn im Handelsregister
- Abb. 22: Luftaufnahme der Werft
- Abb. 23: Aktie der Norddeutschen Union-Werke

Abb. 24: Frachtdampfer "Oderland"

Abb. 25: Demontage der großen Maschinenhalle

Abb. 26: Gutscheine der Norddeutschen Union-Werke

Abb. 27

und 28: Gutscheine der Norddeutschen Union-Werke

Fotonachweis

Tönninger Stadtarchiv:

Abb.: 1, 2, 3, 4, 6, 8, 18, 20, 21, 26, 27, 28

Bildersammlung K.-H. Handke:

Abb.: 5, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 22, 23, 25

Schiffahrtssammlung Wolfgang Martin:

Abb. 17, 24

Quellenangaben

Akten aus dem Tönninger Stadtarchiv:

Baugenehmigungen R 83, R 84, R 85, R 86, R 87, R 89

Aufstellung und Betrieb von Dampfmaschinen 1857 - 97,
R 91

Schiffswerft "Schömer + Jensen" R 473

Verschiedenes betr. d. Werft R 474

Verkaufsversuche der Werft R 475

Die Wiederinbetriebsetzung der Werft R 476

R 477

Umsiedlung von Schiffbauarbeiten nach Altona

1928 - 32, R 393

Verschiedene Jahrgänge des "Eiderstedter Wochenblattes"

und des "Eiderboten", Tönninger Stadtarchiv

Die Werft betreffende Artikel aus der Zeitschrift

"Hansa", erhalten von Wolfgang Martin.

Die Werft betreffende Daten bis 1908 stammen aus einer
98 Seiten umfassenden Broschüre, die anlässlich der
deutschen Schiffbau-Ausstellung 1908 in Berlin heraus-
gegeben wurde. Im Besitz des Verfassers.

Angaben Tönninger Standesamt

Angaben Gardinger Propsteiarchiv

Bericht über die "Boizenburger Werft"

Verfasser unbekannt

Tönninger Stadtarchiv