

Über die Schiffswerft in Boizenburg an der Elbe

Mitgeteilt von Reinhardt Gromoll

Vorbemerkung

In Heft 6 des "Mitteilungsblattes der Gesellschaft für Tönninger Stadtgeschichte e.V." hatte unser Mitglied Karl-Heinz Handke auf den Seiten 13 ff eingehend über die Tönninger Eisenschiffswerft berichtet. Darin hatte er auch auf den Zusammenschluß der Tönninger Werft mit der Boizenburger Werft hingewiesen, durch den der Zusammenbruch der Tönninger Werft noch bis 1925 aufgehalten werden konnte.

Unser Mitglied Reinhardt G r o m o l l hat uns eine Kopie der Geschichte der Boizenburger Werft zur Verfügung gestellt, die im Original etwa 1984 geschrieben sein muß und aus der Karl-Heinz Handke bereits einige Stellen zitiert hat. Da es für unsere Leser sicherlich von Interesse sein wird, Näheres über die Boizenburger Werft zu erfahren, zumal in Tönning der Gedanke einer Städtepartnerschaft mit Boizenburg Gestalt anzunehmen scheint, sind nachstehend aus der Schrift "Die Stadt Boizenburg und ihre Werft" einige wissenswerte Auszüge zusammengestellt:

Wie aus alten Schriften, Dokumenten und Urkunden hervorgeht, wurde bereits im 13. Jahrhundert von Handwerkern Schiffbau betrieben. Als Standort für diese Werkstätten muß das Gelände der heutigen Werft wegen seiner günstigen Lage angesehen werden. Ursprünglich sollen es 3 Handwerksbetriebe gewesen sein, die Fischerboote, kleinere Kähne und Schuten aus Holz für den Verkehr auf der Elbe und zur Überfahrt auf die andere Seite bauten. Diese 3 Bootswerften wurden 1793 von dem Boizenburger Schiffbauer Franz Jürgen Lemm erworben und zu einer einzigen Werft zusammengeschlossen. Gründungsdatum war der 1. Mai 1793.

Aus einer Broschüre, die im Jahre 1980 anlässlich der 725-Jahr-Feier vom Rat der Stadt Boizenburg herausgegeben wurde, geht hervor, daß die Werft in den ersten Jahrzehnten nach der Gründung nur kleine Schiffe und Kähne in handwerklicher Fertigung hergestellt hat und sich mit Reparaturen befaßte. Aber der Zusammenschluß der 3 Handwerkstätten zu einem einzigen Betrieb brachte erhebliche Vorteile für die Fertigung, Planung und Verwaltung mit sich. Innerhalb von 60 Jahren stieg die Zahl der Arbeitskräfte bis auf 60 an.

1832 hatte der Sohn Franz Lemm die Werft von seinem Vater übernommen, und von 1852 bis 1891 wurde die Werft wiederum von dessen Sohn, auch ein Franz Lemm, geleitet. Um 1880 herum betrug die Zahl der Arbeitskräfte bereits 250 Mann.

Kurz vor der Jahrhundertwende hielt der Eisenschiffbau seinen Einzug auf den Werften. Der Urenkel des Gründers, ebenfalls ein Franz Lemm, war nicht mehr Schiffbauer, sondern bereits Schiffbau-Ingenieur. Er war Eigentümer der Werft bis 1917.

Aus der Zeit des 1. Weltkrieges ist nur zu berichten, daß 1915 das Passagierschiff "Rahlum", 980 tdw und 67 m lang, vom Stapel lief.

Für die Familie Lemm, die in 4 Generationen den Schiffbau betrieben hatte, kam eine schlimme Zeit. Es waren 2 Söhne vorhanden, die einmal die Werft übernehmen sollten. Der eine Sohn fiel im 1. Weltkrieg und der 2. Sohn ertrank bei einer Entenjagd auf den Elbwiesen gegenüber der Werft.

Diese Ereignisse hatten Franz Lemm derartig erschüttert, daß er am Ende seiner Kraft war. Sein Unternehmergeist war gebrochen. Dazu kam noch, daß die Werft, um überleben zu können, während des 1. Weltkrieges hohe Kredite hatte aufnehmen müssen und dadurch haushoch verschuldet war. 1917 ging die Werft Konkurs.

Das Hamburger Bankhaus Carlo Z. Thomsen, von dem die Werft Kredite erhalten hatte, übernahm die Werft. Sie führte fortan den Namen

"Elbwerft GmbH, Boizenburg a.d. Elbe".

In den schweren Nachkriegsjahren war die Auftragslage schlecht und die Zukunft ungewiß. Viele Firmen schlossen sich deshalb damals 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 "Hansawerft" 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 Durchfahrts- höhe der Brücken in Lauenburg und Hamburg wurden diese Neubauten nach Tönning geschleppt, wo sie ihre Aufbauten erhielten.

So erfolgte 1919 der Umbau der ehemaligen Seeleichter "Fanal" und "Continental" zu Seeschiffen.

1920 wurde das Seefrachtschiff "Mönkeberg" mit 309 tdw und 33 m Länge gebaut. Es folgten Großaufträge aus Brasilien über 30 Leichter, ausgerüstet mit Segel und Hebebaumen. Diese sollten die auf Reede liegenden Hochseeschiffe entladen und den Transport der Güter in das Landesinnere übernehmen.

Für den Hafenbetrieb in Lübeck wurden mehrere Schuten mit einer Länge von 48 m und einer Breite von 9 m gebaut.

In den 20er Jahren erfolgte dann die Fertigstellung von Stahlschonern, Elbkähnen und sogar 1.500-t-Bananenfrachtern mit Flachkiel.

Im Jahre 1921 wurden weitere Fabriken in den Firmenverband aufgenommen, die sich auch mit Waggon-, Fahrzeug- und Maschinenbau befaßten. Es erfolgte eine Umbenennung in

"Norddeutsche Union-Werke, Werft, Maschinen- und Waggonbau-AG."
mit dem Sitz in Hamburg.

In der Zeitschrift "Werft-Reederei-Hafen" vom 22.1.1922 lesen wir 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 den Bau von Eisenbahnwagen, Kesselwagen usw. In Berlin besitzen die Werke eine Fabrik für Metallpapier, die u.a. von der Reichseisenbahn und führenden Schifffahrtsgesellschaften 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."

Allgemein bekannt wurden die Boizenburger Bauten für die Levante-Linie, die mit Hilfe der Hamburger Im- und Export-Firma "Karl O. Helm" zustande kamen:

- 1922 - die SS "Otranto" mit 1.600 tdw,
- 1923 - die SS "Sebenico" mit 1.528 tdw und
die SS "Spalato" mit 1.550 tdw.

Alle 3 Schiffe hatten eine Länge von 67,5 m.

Ein weiterer Neubau war 1923 das Motorschiff "Oswiga" mit 900 tdw und einer Länge von 52,8 m sowie der Umbau von 2 Marine-Versorgungsschiffen von ca. 1.000 tdw zu Vermessungsschiffen.

Im Jahre 1924 wurden die beiden bekannten Hebeschiffe "Hiev" und "Griep" mit je 757 t Verdrängung und einer Länge von 55,2 m abgeliefert. Beide Schiffe gehörten zu den modernsten in Europa und waren noch 1974 in Fahrt.

Im gleichen Jahr erfolgten die Neubauten der Frachtschiffe "Sankt Jürgen" und "Sankt Lorenz" mit 1.200 t Verdrängung, 76 m Länge und einer Geschwindigkeit von 13 Seemeilen in der Stunde.

Auf der zum Konzern gehörenden "Hansawerft" in Tönning lief 1920 das Motorschiff "Wilbo" vom Stapel, im Jahre 1922 die SS "Rheinland" und die SS "Vaterland", 1 Jahr später die SS "Oder".

Als erster Gebäudeneubau nach dem 1. Weltkriege wurde in Boizenburg ein Maschinenhaus erstellt, um die gestiegenen Energiemengen an Strom und Preßluft selbst zu erzeugen.

Diese Zeit der großen Schiffsneubauten war in Wirklichkeit eine Scheinblüte. Ein völlig ungeeignetes Management, das von Hamburg aus den Konzern leitete, ließ die erwirtschafteten 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 in Wismar im Auto herbeigeschafft werden. Dort war die zum Konzern gehörige Firma "Mahr & Beyer", die als einzige den ganzen Konzern noch über Wasser hielt. Die "Norddeutschen Union-Werke" waren restlos in den roten Zahlen, man steuerte einem Bankrott entgegen.

Diese Firma "Mahr & Beyer" spielte zu dieser Zeit überhaupt eine ganz bedeutende Rolle, die aus der Geschichte der Boizenburger Werft nicht wegzudenken ist. Deshalb soll an dieser Stelle darauf auch näher eingegangen werden.

Die Firma "Mahr & Beyer, Fahrzeugfabrik Wismar", war ein durch und durch gesunder Betrieb, der unter der alleinigen Betriebsführung von Mahr stand. Diese Fabrik wurde 1915 von diesem mit einem Teilhaber unter dem Namen "Böckler & Mahr" ins Leben gerufen, wobei Böckler als Besitzer eines Brunnenbau-Betriebes in Wismar auf die Führung des Betriebes keinerlei Einfluß nahm. Während des 1. Weltkrieges hat diese Firma mit dem Bau von Ackerwagen, Lastwagen-Anhängern sowie durch Aufträge an Militärfahrzeugen, Gefechts-, Verpflegungs- und Munitionswagen einen enormen Aufstieg genommen. Bekannt für pünktliche und erstklassige Lieferung wurde die Firma auch nach dem Kriege für "Reparationslieferungen" herangezogen. Böckler schied nach dem Kriege aus Altersgründen aus der Firma wieder aus und verkaufte seinen Anteil an einen Hamburger Kaufmann, der auch in Wismar ein Geschäft hatte, namens Beyer. So firmierte die Fabrik fortan unter dem Namen

"Mahr & Beyer"

Fahrzeugfabrik Wismar.

Beyer war Kaufmann und nahm wie vorher Böckler auf die Leitung der Firma keinerlei Einfluß.

Während der Inflationszeit begann ein großzügiger Ausbau der Fabrikanlagen. Zur gleichen Zeit erfolgte der Ankauf eines großen Geländes nördlich des Hafens, das einst als Flugplatz gedient hatte.

Dadurch war man in der Lage, Güter-, Personen-, D-Zug- und Schlafwagen zu fabrizieren, die als Reparationslieferungen an Belgien und Frankreich erfolgten. In dem Bau von Lastwagenanhängern gehörte die Firma Mahr & Beyer infolge eigener Rahmenpatente zu den führenden Firmen überhaupt. über 2.000 Anhänger wurden pro Jahr fabriziert und ausgeliefert. Dazu kam noch der Bau der ersten NAG-Omnibusse für die Stadt Berlin.

Beyer befürchtete, daß nach Auslaufen der Reparationslieferungen und infolge der Geldentwertung eine allgemeine Wirtschaftsflaute einsetzen würde. So drängte er Mahr, aus Sicherheitsgründen dem Firmenverband der "Norddeutschen Union-Werke" beizutreten. Trotz großer Bedenken von Mahr entschied man sich für diese Lösung. Die beiden Teilhaber Mahr und Beyer erhielten für den Verkauf der Firma ein Aktienpaket von je 6 Millionen Goldmark. So hoch wurde der Wert dieses Werkes angesetzt.

Zu spät war es aber, als man merkte, daß das Werk Wismar der alleinige Träger des Konzerns war. Infolge der aufgedeckten Betrügereien im Vorstand

konnte Mahr in letzter Minute durchsetzen, daß die Firma Mahr & Beyer aus dem Konzern ausschied. Man bezahlte dafür aber einen sehr hohen Preis, die Aktien, die praktisch wertlos waren, verblieben bei Mahr und bei Beyer. Trotz der großen Finanzspritze, die der Konzern durch den Verkauf des Werkes Wismar erhalten hatte, waren die "Norddeutschen Union-Werke" nicht mehr zu retten. Sie überlebten nur noch kurze Zeit und gingen 1924 pleite.

Das Bankhaus Carlo Z. Thomsen in Hamburg war wiederum zum 2. Mal der Hauptgläubiger und übernahm aus der Konkursmasse die Boizenburger Werft. Ohne Aufträge und Firmenleitung ruhte jetzt der Werftbetrieb völlig.

Innere betriebliche Reibereien zwischen Mahr und Beyer waren die Folgen. Mahr entschied sich, aus der Firma auszusteigen. Fortan lief das Werk Wismar unter dem Namen

Beyer & Co. Wismar
Maschinen- und Fahrzeugfabrik

Aber bereits nach 1 Jahr ging diese Firma ebenfalls in Konkurs, da die technische Leitung fehlte.

Das Bankhaus Carlo Z. Thomsen, das Mahr in den langen Jahren kennengelernt hatte, unterbreitete jetzt Mahr das Angebot, als gleicher Teilhaber die Boizenburger Werft wieder in Betrieb zu nehmen. So wurde 1925 die

"Boizenburger Werft GmbH"

gegründet, ausgestattet mit einem GmbH-Kapital von RM 250.000,--, das zu gleichen Teilen unter Thomsen und Mahr aufgeteilt war.

Von 1925 an wurde in Boizenburg nun wieder Schiffbau betrieben. Leitender Direktor war Mahr.

Der ehemalige Direktor der jetzt stillgelegten Werft in Tönning, Gromoll, der gerade in Hamburger Schiffahrtskreisen sehr gut bekannt war, übernahm verschiedene Vertretungen von Schiffsversicherungen und Maklerfirmen. Er trug wesentlich dazu bei, daß Reparaturaufträge aus Havarien nach Boizenburg gingen. So kam der Werftbetrieb recht schnell wieder in Schwung.

Um die Jahre 1928/29 ging der Bau an Binnenschiffen stark zurück. Mahr, der von Anfang an nicht auf einem Bein stehen wollte und den Schiffbau schon immer als ein sehr empfindliches, von der Konjunktur stark abhängiges Geschäft, gehalten hatte, nahm den Bau von Anhängern wieder auf.

Deshalb wurde der Firmenname auch wieder geändert in

"Boizenburger Werft, Fahrzeug- und Maschinenfabrik GmbH".

Die dann einsetzende Weltwirtschaftskrise hatte für die Werft zur Folge, daß der Schiffbau völlig zum Erliegen kam und Anhänger keinen Absatz mehr fanden, obwohl in mehreren Städten, wie in Hamburg und Berlin, eigene Vertretungen unterhalten wurden. Überbrückungsaufträge waren Hochspannungsmasten für die Märkischen Elektrizitätswerke, die aber durchaus nicht im geringsten die Unkosten decken konnten.

Die Zahl der Arbeitskräfte sank bis auf unter 40 ab. Es wurde versucht, wenigstens das Stammpersonal an hochwertigen Schiffbauern zu erhalten, obwohl hierfür die Aufträge fehlten.

Nach der Machtergreifung durch die Nationalsozialisten im Jahre 1933 wurden durch das Arbeitsbeschaffungs-Programm zunächst große Hoffnungen geweckt. Bereits nach kurzer Zeit setzte verstärkt die Aufrüstung der Wehrmacht ein. Die Werft erhielt Aufträge verschiedener Art.

Aufgrund der langjährigen Erfahrung im ehemaligen Werk Wismar während des 1. Weltkrieges erfolgten auch laufend Aufträge auf eisenbereifte Munitions- und Gefechtswagen, auf Munitionskisten mit luftdichten Zinkblecheinsätzen für die Tropen und auf Gerätekisten und Werkzeugkästen mannigfacher Art. Auch die eisenbereiften Räder wurden in eigener Fertigung in der Schmiede hergestellt.

1935 erfolgte die Umwandlung der Firma in

"Mahr & Co."

vorm. Boizenburger Werft, Fahrzeug- und
Maschinenfabrik

Alle Pläne, die auf dem nichtmilitärischen Sektor lagen, kamen jedoch ins Hintertreffen und konnten nicht weiter verfolgt werden, da die Werft mit Rüstungsaufträgen mehr als voll ausgelastet war. Außerdem herrschte ein Mangel an Arbeitskräften, die aus dem Stadtgebiet von Boizenburg schon lange nicht mehr beschafft werden konnten. Viele kamen deshalb von außerhalb. Gearbeitet wurde im 3-Schichten-System: Von 6 - 14 Uhr die 1. Schicht, die 2. arbeitete von 14 - 22 Uhr und die Nachtschicht von 22 - 06 Uhr morgens.

1938 endete die Ära Mahr. Der Teilhaber, das Bankhaus Carlo Z. Thomsen, berief einen neuen Direktor als Betriebsführer, der von Beruf Kaufmann und nicht Techniker war. Er kam von der Büssing AG, sein Name war Heinrich Vaessen.

Die Firmenbezeichnung war fortan:

"Thomsen & Co."

"Werft, Fahrzeug- und Maschinenfabrik GmbH"

Stille Teilhaber blieben bis 1945 Mahrs Erben.

1 Jahr später, am 1. September 1939, brach der seit Jahren vorbereitete 2. Weltkrieg aus.

Von 1939 bis 1945 wurde ausschließlich für die Rüstung gearbeitet. Es sollen ca. 600 M-Boote, 1000 Pontons, 20 Landungsboote von 17 m Länge, 2 Motortankschiffe und 3 Tankkähne mit 700/750 t Tragfähigkeit und 67 m Länge, ca. 300 Sturmboote aus Holz, 1 Stufenschnellboot mit 9 m Länge und je 1 Torpedoschnellboot aus Stahl und Holz und 10 m Länge gebaut worden sein.

Weiterhin wurden Segmente für U-Boote - angeblich die Segmente 1, 3 und 5 von den 5 Segmenten eines U-Bootes -, Tragflächen für Flugzeuge, Spezialanhänger für den Transport von Tragflächen für große Lastensegler, Einmann-Torpedos, Stoßboote usw. hergestellt.

Beschäftigt waren auf der Werft während des Krieges ca. 1.600 bis 1.800 Arbeitskräfte. Den Krieg selbst hatte die Werft ohne Zerstörung überstanden.

Am 1.9.1946 wurde dann die Werft der sowjetischen Militäradministration unterstellt und damit enteignet.

Am 17.4.1947 wurde sie zum landeseigenen Betrieb erklärt. Als nunmehr volkseigener Betrieb firmierte sie fortan unter der Bezeichnung:

"VEB Elbewerft Boizenburg"

und gehörte zum Verband der "Vereinigten Volkseigenen Werften". Kurzbezeichnung: VVW.

Diese Namensbezeichnung wurde bis 1969 beibehalten. Am 1.1.1970 erfolgte die Zusammenlegung mit der Schiffswerft in Roßlau a.d. Elbe. Seitdem heißt der Betrieb:

"VEB Elbewerften Boizenburg/Roßlau"

In einer Aufstellung über die durchgeführten Neubauten von 1945 bis 1979 ist der überaus große Anteil an sowjetischen Schiffen auffallend.

Nach dieser von der Werft veröffentlichten Aufstellung wurden in diesem Zeitraum geliefert:

- 171 Schiffseinheiten für das Inland
- 325 Schiffseinheiten für die Sowjetunion
- 2 Schiffseinheiten nach Albanien
- 1 Schiffseinheit nach Vietnam
- 18 Schiffseinheiten nach Island
- 5 Schiffseinheiten nach Dänemark und
- 5 Schiffseinheiten nach Norwegen

Im Jahre 1983 wurden in Boizenburg 12 Schiffe mit 14.890 tdw gebaut. 4 davon waren Passagierschiffe. Sie werden auf Pontons ohne Brückenhaus nach Hamburg gebracht, wo sie so weit zusammengebaut werden, daß sie zur End-ausrüstung nach Wismar auf eigenem Kiel fahren können.

Außerdem lieferte die Werft im Jahre 1983 noch 7 Binnenfrachtschiffe in die UdSSR und ein 78 m langes Meßschiff für den VEB Geophysik in Leipzig.

Für die Boizenburger Werft ist die Sowjetunion nicht nur nach 1945 der erste Auftraggeber gewesen, sondern sie ist bis heute auch der größte geblieben.

ZEIGEN SIE
IHRE VERBUNDENHEIT
ZUR HEIMATSTADT
DURCH
MITGLIEDSCHAFT IN DER
GESELLSCHAFT FÜR TÖNNINGER STADTGESCHICHTE