

**Technik und Wirtschaft in Bremen
und Bremerhaven nach 1945**





Haus Schütting am Bremer Marktplatz
(Pixabay/Peter Hauschild)

Hartmut Pophanken und Harald Wixforth (Hrsg.)

Technik und Wirtschaft in Bremen und Bremerhaven nach 1945

Strukturwandel im Zeichen von Wiederaufbau,
Konjunkturkrisen und beginnender Globalisierung

Mit 111 Abbildungen

Edition Falkenberg

Inhalt



- Hartmut Pophanken und Harald Wixforth*
Wirtschaftliche Entwicklung und technologischer Wandel in Bremen nach dem Zweiten Weltkrieg – eine Vorbemerkung 7



- Christian Ostersehlte*
Fischkutter, Frachter und schließlich wieder Schnellboote: Der Wiederbeginn des Schiffbaus auf der Fr. Lürssen Werft in Vegesack und Lemwerder nach 1945 25



- Jörn Lindner*
Technische Innovation als Schutz vor wirtschaftlichem Niedergang. Die Entwicklung der Rickmers Werft in den 1950er und 1960er Jahren 53



- Harald Focke*
Neue Frachter braucht die Welt! Entwicklungen in Schiffbau und Schifffahrt in den 1960er Jahren am Beispiel des Bremer Vulkan und des Norddeutschen Lloyd 85

- Harald Wixforth*
Synergien durch Fusionen – Zusammenschlüsse im Bremer Schiffbau während der 1970er Jahre und die Folgen 115

- Jan Christoph Greim*
Der Weg zum Fischstäbchen Technologische Umbrüche in der Hochseefischerei (1945 – 1970) 159

Dirk J. Peters

**Fischereihafen Bremerhaven im Wandel (1945 – 2020).
Vom Auktions- und Verarbeitungsplatz zum Gewerbe-
und Industriegebiet und zum Forschungszentrum.
Eine topografische Studie 185**

Hartmut Pophanken

**Vor dem Take-off: Flugzeugbau in Bremen in den
fünfziger Jahren 219**

Günther Hörbst

**OHB – von der Garagen-Firma zum Global Player
der Raumfahrt 263**

Thomas Hintz

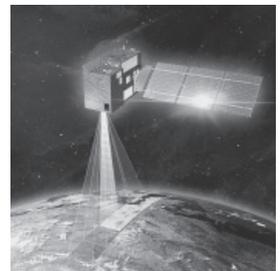
**Wagen un Winnen: Die Geschichte eines Bremer
Außenhandelsunternehmens – oder was Oberst
Gaddafi zum Erfolg der Firma beigetragen hat 281**

Michael Jurk und Harald Wixforth

**Das Projekt »MaWiDok« – Ausgangspunkt für
die Errichtung eines regionalen Wirtschaftsarchivs
in Bremen? 311**

Anhang

Personenregister 331
Autorenvitae 334
Impressum 337





Westliche Vorstadt, Blick vom Bunker Nordstraße, 1945, Foto Hermann Reil
(Staatsarchiv Bremen)

Wirtschaftliche Entwicklung und technologischer Wandel in Bremen nach dem Zweiten Weltkrieg – eine Vorbemerkung

Hartmut Pophanken und Harald Wixforth

Bremen hat seit dem Mittelalter zu den wichtigen Städten und bedeutenden Handelsplätzen in Norddeutschland gehört. Im Vergleich zu anderen Wirtschaftsregionen und -standorten durchlief die Hansestadt eine Entwicklung, die ihren Einwohnern lange Zeit ein vergleichsweise hohes Maß an Wohlstand garantierte. Die spezifische Wirtschaftsstruktur Bremens rief jedoch in den letzten vier Jahrzehnten Probleme hervor, die vor dem Hintergrund eines beschleunigten wirtschaftlichen Strukturwandels in Europa und einer zunehmenden Globalisierung vielfach die Frage nach einem Bedeutungsverlust des Wirtschaftsstandorts aufwarf. In diesem Zusammenhang wird immer wieder darüber diskutiert, ob die Bremer Wirtschaft ein ausreichendes Maß an Anpassungsbereitschaft an neue Herausforderungen auf den Märkten aufweist.¹ Eine Analyse der Wirtschaftsentwicklung in den letzten Jahrzehnten kann helfen, die Frage nach den Ursachen, vor allem aber nach den positiven und negativen Effekten des Strukturwandels in der Bremer Wirtschaft zu klären.

Die Prägekraft tradierter Strukturen

Nach dem Ende der bis zum Jahr 1813 dauernden »Franzosenzeit«, das heißt die Zeit der Besetzung Bremens durch französische Truppen, hatte die Industrialisierung mit ihren Folgen die Hansestadt noch nicht erreicht. Auch in der Bremer Wirtschaft dominierten weiterhin handwerkliche oder kleingewerbliche Betriebe. Mehr noch: In den 1820er Jahren konnte das zünftig organisierte Handwerk seine Traditionen und seine Stellung gegenüber

anderen Produktions- und Betriebsformen verteidigen. Aber nicht nur die Wirtschaftsstruktur Bremens im Inneren, sondern auch die Außenwirtschaft wurde im »Vormärz« bis 1848 von restaurativen Entwicklungen geprägt. Zukunftsweisende Initiativen verliefen oft im Sande. Exemplarisch lässt sich dies an der Debatte über die Zollpolitik ablesen, die auch in Bremen in den 1830er und 1840er Jahren intensiv geführt wurde. Verschiedenen Initiativen, in Norddeutschland ein einheitliches Zollterritorium zu errichten, waren zwar häufig Gegenstand von Debatten unter den Bremer Kaufleuten, doch führten sie zu keinem konkreten Ergebnis.² Die in der Bremer Wirtschaft führenden Kaufleute setzten schnell wieder auf Bewährtes und verhinderten eine notwendige Öffnung der Bremer Wirtschaft in ihr Umland. Die kaufmannsfreundliche Politik im Bremer Senat unter Bürgermeister Johann Smidt sorgte dafür, dass die Industrie sowie Industrielle in Bremen sowohl vor der Revolution von 1848 als auch in der Zeit danach weder in der Wirtschaft noch in der Politik eine größere Rolle spielten. Trotz einiger Reformen nach der auch in Bremen gescheiterten Revolution von 1848 litten die wenigen Industrieunternehmen darunter, dass die Stadt nicht dem sich kontinuierlich erweiternden Gebiet des Deutschen Zollvereins beitrug.³

In der Mitte der 1850er Jahre war Bremen praktisch vom Gebiet des Zollvereins umschlossen, ohne selbst Mitglied dieser für den Ausbau des Binnenhandels so wichtigen Übereinkunft der deutschen Staaten zu sein. Potenzielle Firmengründer errichteten ihre Produktionsanlagen daher im Bremer Umland, um von dort aus ihre Erzeugnisse ohne Binnenzölle in die verschiedensten Regionen Deutschlands zu transportieren. In Bremen beurteilten viele Kaufleute den Zollverein jedoch nach wie vor skeptisch. Ihre Interessen zielten auf den Außen- und Überseehandel. Sie sahen sich in ihrer Einschätzung bestätigt, als ein zunehmender Warenverkehr mit Übersee, vor allem die steigende Zahl der Auswanderer, die von Bremerhaven auf bremischen Schiffen ihre Passage in die »Neue Welt« und in ein vermeintlich besseres Leben antraten, dafür sorgten, dass Handel und Schifffahrt in Bremen in den 1850er und 1860er Jahren einen deutlichen Aufschwung nahmen und sich die Gründung von neuen großen Reedereien und Schifffahrtsgesellschaften wie dem Norddeutschen Lloyd als erfolgreich erwiesen.⁴

Die Gründung solcher Gesellschaften vermittelte zwar den Impuls zur Errichtung von Werften und Maschinenbaubetrieben an der Unterweser, jedoch gab sie in den 1850er und 1860er Jahren noch nicht den Anstoß für den »Durchbruch des Maschinenzeitalters« und einen forcierten wirtschaftlichen Strukturwandel in der Stadt.⁵

Die »verspätete Industrialisierung«

Trotz intensiver Debatten über die richtige Zollpolitik, trotz der nicht zu bestreitenden wirtschaftlichen Strukturprobleme in Bremen, die vor allem auf der weiterhin nur langsamen Ansiedlung von Industriebetrieben beruhten, lässt sich nicht übersehen, dass Bremen und seine Wirtschaft während des Kaiserreiches vom wachsenden Welthandel und von der zunehmenden Weltmarktverflechtung profitierten. Bis zum Beginn der 1890er Jahre wurde die Wirtschaftsstruktur Bremens eindeutig vom Handel und von der Schifffahrt geprägt. Parallel zu den weltweiten Handelskonjunkturen und der wachsenden Bedeutung eines sich etablierenden Weltmarkts entwickelte sich auch die Bremer Wirtschaft. Die gezielte Ansiedlung von großen Industriebetrieben trat dagegen in den Hintergrund. Nicht nur Gewerbetreibende sahen darin eine Schwachstelle der Wirtschaftspolitik. Trotz des Durchbruchs der Industrialisierung in weiten Teilen Deutschlands konnten sich die Forderungen aus Industrie und Gewerbe gegenüber den Interessen des Handels in Bremen bis dahin nur begrenzt durchsetzen.⁶

Vor diesem Hintergrund zeigte sich in verschiedenen Wirtschaftsbranchen folgende, für die Entwicklung der Bremer Wirtschaft in den ersten Jahrzehnten des Kaiserreichs symptomatische Konstellation: Bremer Kapital sowie Bremer Kaufleute und Unternehmer spielten bei Firmengründungen oft die zentrale Rolle, doch errichteten sie diese Firmen außerhalb der Stadt. Dieses Szenario lässt sich sowohl bei der Gründung von Linoleumfabriken in Delmenhorst als auch bei der Inbetriebnahme von Fabrikanlagen im hannoverschen, später preußischen Hemelingen beobachten, wo sich Firmen der Textilindustrie und des Maschinenbaus ansiedelten. Bremen selbst war dagegen nicht nur von einem einheitlichen Zollgebiet umgeben, sondern auch immer mehr von einem

»industriellen Gürtel«. Hier entstanden die neuen Arbeitsplätze, während die Bremer Wirtschaft selbst weiter von der Entwicklung im Handel und damit auch von den Konjunkturen der Weltwirtschaft und des Weltmarkts abhing.⁷

Erst mit der Aufnahme Bremens in das reichseinheitliche Zollgebiet änderte sich die Lage. Der »Zollanschluss« im Jahre 1888 bildet sicherlich einen Markstein in der neueren Bremer Wirtschaftsgeschichte, veränderte sich dadurch doch die Wirtschafts- und Sozialstruktur der Stadt deutlich. Nun gab es für Industrie und Gewerbe keinen Grund mehr, ins preußische oder oldenburgische Umland auszuweichen. Der Senat setzte nun auf eine gezielte Politik der Industrieansiedlung. Die Korrektur der Weser, die Errichtung des Freihafens und der Ausbau der übrigen Hafenanlagen sollten den Anreiz dafür bilden, dass Industrieunternehmen ihre Betriebsanlagen in Bremen errichteten.⁸

Wie sich bald zeigte, ging das Kalkül auf. Begünstigt durch die anziehende Konjunktur in den 1890er Jahren investierte eine Reihe von Firmen in den Standort Bremen. Es kam zur Gründung von zahlreichen neuen Unternehmen in verschiedenen Branchen, sodass sich die Wirtschaftsstruktur gerade in dieser Zeit erheblich ausdifferenzierte. Seit der Mitte der 1890er Jahre durchlief Bremen eine »verspätete Industrialisierung«. Dennoch ist zu fragen, ob durch diese Entwicklung nicht wirtschaftliches Potenzial verspielt und eine neue wirtschaftliche Dynamik lange Zeit aus der Stadt herausgehalten wurde. Zudem gibt es durchaus gute Argumente für die These, dass das Zögern in der Bremer Politik andere Wirtschaftsstandorte stärkte, an denen sich bereits weitaus früher Unternehmen aus den »Zukunftsbranchen« wie dem Maschinenbau, der Elektroindustrie oder der chemischen Industrie ansiedelten. Eine detaillierte und empirisch fundierte Studie kann zeigen, ob die spezifischen Strukturbedingungen der Bremer Wirtschaft während des Kaiserreiches bereits den Nährboden für Strukturprobleme in den kommenden Jahrzehnten bereiteten, oder ob das sich bietende wirtschaftliche Potenzial vollständig genutzt wurde.⁹

Strukturwandel in Krisenzeiten

Auch die Bremer Wirtschaft wurde durch den Ersten Weltkrieg und den Kriegsausgang hart getroffen. Ab 1921 bestimmten die spezifischen Bedingungen des Währungsverfalls zunehmend die Entwicklung der Bremer Wirtschaft. Auch in Bremen – wie fast überall in Deutschland – setzte ein durch die Inflation induzierter konjunktureller Aufschwung ein. Eine Reihe von Unternehmen erkannte, dass sie sich günstig refinanzieren konnten, da ihre Kredite am Rückzahlungstag inflationsbedingt weniger wert waren als am Tag der Kreditaufnahme. Viele Firmen kauften daher günstig Vor- und Halbprodukte ein und erweiterten ihre Produktionskapazitäten. Immer mehr Unternehmen wollten aus dieser Konstellation Kapital schlagen und investierten kräftig. Die Reedereien gaben neue Schiffe auf den Bremer Werften in Auftrag, die Textilindustrie konnte aufgrund der Währungsverhältnisse ihre Produkte günstig im Ausland absetzen und daher steigende Gewinne verbuchen, bis die Hyperinflation 1923 alle vorhergehenden Anstrengungen der Konsolidierung zunichte machte.

Die wirtschaftliche Entwicklung Bremens zwischen Inflation und Weltwirtschaftskrise bietet daher ein differenziertes Bild: Die Wirtschaft konnte auch in Bremen durch Rationalisierungsmaßnahmen ihre Produktivität erhöhen und damit einen Teil ihrer internationalen Konkurrenzfähigkeit zurückgewinnen. Besonders deutlich wurde diese Entwicklung im Schiffbau, als sich auf Initiative des Bremer Privatbankiers Johann Friedrich Schröder mehrere große Werften zu einem »Werftenkonzern« zusammenschlossen, der Deutschen Schiff- und Maschinenbau AG (Deschimag). Die Ertragslage der Deschimag blieb jedoch angespannt, allen Rationalisierungsanstrengungen zum Trotz. Zudem wurden durch die Fusionen Arbeitskräfte freigesetzt, wodurch sich bestehende Fehlentwicklungen auf dem Arbeitsmarkt nicht korrigieren ließen bzw. sogar noch verschärften. Schließlich finanzierten viele Unternehmen, auch die Deschimag, ihre Investitionen nur mit Krediten, die zum großen Teil angesichts des hohen Zinsniveaus in Deutschland aus dem Ausland stammten. Es fehlte nicht an Stimmen, die vor den Gefahren einer »geborgten Konjunktur« warnten.¹⁰

Andererseits lässt sich nicht übersehen, dass sich in Bremen ab 1924 ein neuer Industriesektor entwickelte, der dazu beitrug, dass sich die Wirtschaftsstruktur der Stadt ausdifferenzierte: die Automobilindustrie. In Bremen produzierten die Hansa-Lloyd-Werke erfolgreich verschiedene Typen von Lastwagen und Omnibusse. 1924 nahm Carl Borgward die Herstellung von kleinen Lastwagen auf. Ein Jahr später trat W. Tecklenborg als Teilhaber in das Unternehmen ein, das rasch florierte. Bis in die junge Bundesrepublik hinein konnte es allen politischen und wirtschaftlichen Zäsuren trotzen und sicherte Bremens Stellung als wichtiger Automobilstandort in Deutschland. Schließlich wurde auch ein weiterer neuer Industriezweig in Bremen heimisch. Nach der Errichtung eines Flughafens im Neuenlander Feld siedelte sich hier die Focke-Wulf Flugzeugbau GmbH an, die bald mit der Produktion von Kleinverkehrsflugzeugen, Schul- und Sportflugzeugen begann. Die Firma entwickelte sich recht erfolgreich und konnte ihre Stellung in der Luftfahrtindustrie ausbauen. Auch diese Branche bildete einen positiven Faktor für den wirtschaftlichen Strukturwandel Bremens, bevor die 1929 einsetzende und 1931 kulminierende weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise jegliche weiteren Bemühungen um neue Industrieansiedlungen zerstörte.¹¹

Die neuen Zielsetzungen in der Wirtschaftspolitik des NS-Regimes veränderten die Bremer Wirtschaftsstruktur erheblich. Während einige traditionelle Wirtschaftszweige durch die Vorgaben der Behörden aus Berlin in ihrer Entwicklung beeinträchtigt wurden, profitierten andere erheblich von der NS-Wirtschafts- und Rüstungspolitik. Dazu gehörte vor allem die Luftfahrtindustrie. Die Focke-Wulf-Flugzeugbau GmbH erfreute sich schon bald eines regen Auftragseinganges durch das Reichsluftfahrtministerium. Nicht nur Focke-Wulf, sondern auch andere Betriebe zementierten den Ruf Bremens als eine Stadt der Luftfahrt. Zum Zwecke der Lizenzfertigung für die Luftfahrtfirmen Junkers und Dornier wurde 1933/1934 unter dem Dach der Deschimag die Weser-Flugzeugbau-Gesellschaft gegründet, die im Auftrag des Reichsluftfahrtministeriums zunächst Flugzeugteile und Baugruppen, ab 1936 dann auch ganze Flugzeuge produzierte, allesamt für Zwecke der Luftrüstung. Gerade bei der Luftfahrtindustrie ist es offenkundig, dass die »neuen« Branchen in der Bremer Wirtschaft

von den Zielvorgaben der Rüstungsplaner aus Berlin ihren Nutzen ziehen konnten.¹²

Aber nicht nur die Luftfahrtindustrie, sondern auch die Borgward-Werke, der Bremer Vulkan, die Deschimag und die Atlas-Werke profilierten sich in dieser Zeit als Produzenten und Zulieferer für die expandierende Rüstungswirtschaft. Sie alle waren Nutznießer der wirtschaftspolitischen Zielvorgaben aus Berlin, während einige traditionsreiche Segmente der Bremer Wirtschaft, vor allem der Außenhandel, in ihren Entwicklungsmöglichkeiten beeinträchtigt wurden. Diese Entwicklung war jedoch eindeutig die Folge des »Rüstungsbooms« in der durch staatliche Direktiven gelenkten Wirtschaft des NS-Regimes. Sie war keineswegs der Garant für einen dauerhaften Strukturwandel. Vielmehr entstanden dadurch in der Bremer Wirtschaftsstruktur gravierende Fehlentwicklungen und Disproportionen, die sich beim Zusammenbruch des Regimes in der Stunde »Null« als Erblast für die gesamte Bremer Wirtschaft erwiesen.¹³

Verpasste Chancen? Die Bremer Wirtschaft nach dem Zweiten Weltkrieg

Nach der Einführung der DM, der Etablierung der Sozialen Marktwirtschaft und der Gründung der Bundesrepublik Deutschland kam es auch in der Bremer Wirtschaft in zahlreichen Branchen zu einem regelrechten Boom. Vom immensen Nachholbedarf in der Produktionsgüter- und der Konsumgüterindustrie profitierten viele Unternehmen, die ihre Betriebsanlagen schnell wieder aufbauten und erweiterten. Dadurch entstand geradezu ein Investitionsboom, von den Zeitgenossen vielfach als »Wirtschaftswunderjahre« bezeichnet. Auch Bremen gewann in dieser Zeit als Wirtschaftsstandort an Attraktivität, sodass sich eine Reihe von neuen Firmen hier ansiedelte. Vor diesem Hintergrund glaubten die Entscheidungsträger in Wirtschaft und Politik, der Strukturwandel hin zu den zukunfts- und wachstumsorientierten Wirtschaftszweigen könne gelingen.¹⁴ Die Handelskammer Bremen stimmte in diesen Chor ein, sah aber auch Gefahren. In ihrem Jahresbericht für 1965 bemerkte sie deshalb: »Die bremische

Industrie konnte wiederum eine Ausweitung der Produktion und des Umsatzes erzielen. Produktionsindex und Beschäftigtenzahl erreichten einen neuen Höchststand. In einigen Industriezweigen wurde jedoch die Ertragslage durch die zunehmende Verknappung der Arbeitskräfte und die damit verbundene Erhöhung der Löhne und Gehälter beeinträchtigt.¹⁵

Trotz erster Anzeichen, die auf eine konjunkturelle Abkühlung hindeuteten, hielt der Optimismus bis zum Beginn der 1970er Jahre in weiten Teilen der Wirtschaft an. Der Ausbruch des Yom-Kippur-Kriegs 1973, vor allem das in Reaktion auf die Unterstützung der westlichen Industrienationen für Israel durch die arabischen erdölexportierenden Staaten verhängte Ölembargo sowie die rapide Verteuerung des »schwarzen Goldes« evozierten nicht nur in der gesamten deutschen Wirtschaft eine deutliche Rezession, sondern offenbarten auch wirtschaftliche Strukturprobleme in Bremen, die durch die gute Konjunktur während des Wiederaufbaus und des »Wirtschaftswunders« verdeckt worden waren.¹⁶ Daher kann es nicht überraschen, dass der Ausbruch der Rezession auch den Beginn einer Debatte markierte, in deren Zentrum immer wieder die Strukturprobleme der Bremer Wirtschaft standen. Bis heute hält diese Debatte an, im Laufe der Jahre hat sie sogar an Intensität zugenommen. Dies geschah vor allem dann, wenn man sich in Bremen mit den schmerzhaften Folgen konfrontiert sah, die durch den Zusammenbruch großer Unternehmen und den Verlust von Arbeitsplätzen hervorgerufen wurden. Besonders gravierend war dies beim Konkurs des Werftenverbundes um den Bremer Vulkan oder der Pleite der so hoffnungsvoll gestarteten Reederei Beluga Shipping.¹⁷

In dieser Debatte wurde auch immer wieder ein Sample von Strukturproblemen benannt, das in erster Linie für die unterdurchschnittliche »Performance« der Bremer Wirtschaft im Vergleich zum Bundesdurchschnitt verantwortlich gemacht wurde. Auf dieses Sample soll hier kurz eingegangen werden.

1. In der Debatte wurde immer wieder auf die besondere Erblast der Kriegs- und Nachkriegsjahre verwiesen. Infolge von Produktionsbeschränkungen, Demontagen und des kostspieligen Wiederaufbaus von Betriebsanlagen hatte die Bremer Werftindustrie gegenüber konkurrierenden Standorten in der Bundesrepublik

schnell an Bedeutung verloren. Neue Standorte in Deutschland waren hinzugetreten. Ab den 1960er Jahren sorgte vor allem die billigere Konkurrenz aus dem Ausland dafür, dass die Bremer Werften ihre Stellung auf den Märkten nicht in dem Maß behaupten konnten wie in den 1930er Jahren und während des Zweiten Weltkrieges. Auch wenn sich diese Einschätzung pauschal nicht halten lässt, da einige Werften wie der Bremer Vulkan sowie einige Schiffbaugesellschaften mit einer speziellen Produktionspalette auf den Märkten noch für längere Zeit durchaus erfolgreich waren, so lässt sich kaum bestreiten, dass die Krise und der Niedergang der Werftindustrie große Strukturprobleme in der Bremer Wirtschaft hervorriefen, waren davon doch auch zahlreiche Zulieferbetriebe betroffen.¹⁸

2. Vor allem mit der Intensivierung des Welthandels in den 1960er und 1970er Jahren, hervorgerufen durch den ersten Schub der Globalisierung nach dem Zweiten Weltkrieg, wurde offenkundig, dass die alte Konkurrenz zwischen Hamburg und Bremen um die Vormachtstellung des wichtigsten Hafens an der Nordseeküste sich deutlich verschärfte. Während Hamburg dabei mit einem gelungenen Mix aus Infrastrukturinvestitionen in die Häfen und Neuansiedlung von Industriebetrieben eine Vormachtstellung erlangte, fiel Bremen auf diesem Gebiet zurück, da es sich kaum gegen die Standortvorteile Hamburgs wie der tieferen Elbe, aber auch gegen die wachsende Konkurrenz großer Häfen wie Rotterdam oder Antwerpen zur Wehr setzen konnte. Hamburg betrieb nicht nur eine gezielte Infrastrukturpolitik mit einem konsequenten Ausbau der Häfen, sondern profitierte von sogenannten »spill-over Effekten«, das heißt, die Gewinne in der maritimen Wirtschaft sorgten dafür, dass sich dort die Finanzwirtschaft ausdifferenzierte und neue Unternehmen gegründet wurden. Zudem wurde Hamburg zur Medienstadt, Bremer aber nicht. Allerdings ist es Bremen gerade in der letzten Zeit gelungen, durch den Ausbau von wissenschaftlichen Einrichtungen, vor allem auf dem Gebiet der Klima- und der Meeresforschung sowie der Umwelttechnologien, diesen Nachteil teilweise wettzumachen.¹⁹

3. Ähnlich wie an einigen anderen Standorten mit einer starken Fixierung der Wirtschaft auf einen »leading sector« nahmen die Probleme in Bremen vor allem nach der Rezession infolge

des »Ölpreisschocks« erheblich zu. Mit der zunehmenden Krise und der nachlassenden Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen aus der maritimen Wirtschaft sanken die Steuereinnahmen für die öffentliche Hand, gleichzeitig stiegen die Sozialkosten, etwa für Transferleistungen. Die öffentlichen Finanzen gerieten Schritt für Schritt in eine »Schieflage«, sodass eine nachhaltige und gezielte Förderung zur Forcierung des wirtschaftlichen Strukturwandels zunehmend Probleme aufwarf. Umfangreiche öffentliche Mittel und Investitionen, etwa für den Ausbau Bremens als Dienstleistungsstandort, standen bald nicht mehr in dem Umfang zur Verfügung wie in anderen Städten. Der Stadt fehlte daher ein Anreiz für viele Unternehmen aus den neuen Hochtechnologiebranchen, ihre Betriebsstätten in Bremen zu errichten. Die notwendige Diversifikation der Bremer Wirtschaftsstruktur blieb daher lange Zeit aus. Die Kritik wuchs, die Wirtschaft der Hansestadt sei durch eine Art von »Monostruktur« gekennzeichnet. Ein weiterer Punkt kam hinzu. Im Umland Bremens hatten sich viele Betriebe aus verschiedenen Branchen angesiedelt, sodass hier der immer wieder geforderte zukunftssträchtige Branchenmix anzutreffen war. Zudem zogen immer mehr Firmen von Bremen in das steuergünstige Umland, um hier Betriebskosten zu sparen. Der Hansestadt gingen dadurch weitere Steuereinnahmen verloren.²⁰

4. Aufgrund der Strukturschwächen der Bremer Wirtschaft war die Arbeitslosigkeit in der Stadt vergleichsweise hoch. Dies belastete die öffentliche Hand finanziell, mussten sie doch steigende Ausgaben für Transferleistungen aufbringen. Große und zukunftsorientierte Investitionen waren vor diesem Hintergrund immer weniger möglich, wodurch Bremen als Wirtschaftsstandort weiter an Boden verlor. Finanzielle Anreize für die Ansiedlung neuer Unternehmen waren vor diesem Hintergrund nicht in dem Ausmaß möglich wie in anderen Kommunen. Zudem hatten die neu gegründeten Firmen, auch in den Zukunftsbranchen, immer wieder mit finanziellen Problemen zu kämpfen, was ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit sicherlich nicht stärkte.

5. Schließlich wurde immer wieder das angeblich im gesamten 20. Jahrhundert schwierige Verhältnis von Wirtschaft und Politik in Bremen angeführt, wenn Wachstumshemmnisse zu benennen sind. Diese Klagen reichen bis in die Aktualität hinein, ohne dass

substanzielle Beweise dafür vorliegen. Vielmehr lässt sich nachweisen, dass die Bremer Politik in vielen Fällen versuchte, Firmen finanziell zu alimentieren und sie vor dem Konkurs zu retten. Dass dies nicht immer gelang, ist den politisch Verantwortlichen nicht vorzuwerfen. In einigen Fällen, etwa beim Bremer Vulkan, erwies sich das Management als überfordert, in anderen Fällen hatten sich die internationalen Wettbewerbsbedingungen derart verändert, dass sich die Konkurrenzfähigkeit der Betriebe nicht erhalten ließ, etwa in der Textilindustrie oder im Maschinenbau. Diese Erfahrung musste man nicht nur in Bremen machen, sondern auch in vielen anderen Wirtschaftsregionen der Bundesrepublik.²¹

Diese Einschätzung zur wirtschaftlichen Entwicklung in Bremen und zu den daraus erwachsenen Problemen bedarf vielfach einer genauen empirischen Überprüfung, bevor sich valide Schlussfolgerungen ziehen lassen. Die in diesem Band veröffentlichten Beiträge behandeln einzelne Problemfelder, allerdings nur ausschnitthaft und anhand von Fallbeispielen. Die Aufsätze sollen zum einen neue Ergebnisse zu alten Debatten präsentieren, zum anderen dazu anregen, sich intensiv mit der Bremer Wirtschaftsgeschichte seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs zu beschäftigen. Nur auf der Basis weiterer intensiver Forschungen lassen sich die bis heute gängigen Interpretationen für Bremens wirtschaftliche Unterperformance verifizieren oder auch falsifizieren. Nur dann ließe sich eindeutiger die Frage beantworten, ob in den vergangenen Jahrzehnten Chancen ungenutzt blieben, ob strukturelle Probleme in der Wirtschaft zu beheben sind, und wenn ja, welche Maßnahmen dazu erforderlich sind.

Literatur

Abelshauer, Werner, Kulturkampf. Der deutsche Weg in die neue Wirtschaft und die amerikanische Herausforderung, Berlin 2003.

Ders., Hesse, Jan-Otmar, und Plumpe, Werner, (Hg.), Wirtschaftsordnung, Staat und Unternehmen. Neuere Forschungen zur Wirtschaftsgeschichte des Nationalsozialismus, Essen 2003.

- Bessell, Georg, Der Norddeutsche Lloyd 1857–1957. Geschichte einer bremischen Reederei, Bremen 1957.
- Barfuß, Karl Marten, Die Wirtschaft 1951–1969, in: ders. u. a. (Hg.), Geschichte der Freien Hansestadt Bremen 1945–2005, Bd. 1, 1945–1969, Bremen 2008, S. 357–443.
- Budraß, Lutz, Flugzeugindustrie und Luftrüstung in Deutschland 1918 bis 1945, Düsseldorf 1998.
- Elmshäuser, Konrad, Eine konzise Geschichte Bremens, München 2007.
- Escher, Otmar, Die Wirtschafts- und Finanzkrise in Bremen und der Fall Schröder-Bank, Frankfurt 1988.
- Fisser, Marc, Seeschiffbau an der Unterweser in der Weimarer Republik, Bremerhaven 1995.
- Görtemaker, Manfred, Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, München 1999.
- Hahn, Hans Werner, Geschichte des Deutschen Zollvereins, Oldenburg 1984.
- Hanke, Birgit, Carl F. W. Borgward, Unternehmer und Autokonstrukteur, Bielefeld 2010.
- Hohensee, Jens, Der erste Ölpreisschock, Stuttgart 1996.
- Ilschner, Burkhard, und Spehr, Christof, Welche Lehren aus dem »Beluga Absturz« sind nötig?, in: Waterkant, Heft 1/2016, vom März 2016.
- Jacobs, Alfred, Bremen im Wandel der Weltwirtschaft, in: Bremisches Jahrbuch, Bd. 50, 1965, S. 65–78.
- Kähler, Kai, Zwischen Wirtschaftsförderung und Wirtschaftsbetrieb. Hamburgs öffentlicher Hafenbetrieb im Wandel 1910–1970. Von staatlicher Kaiverwaltung zum freien Wettbewerb, Bremen 2010.
- Krause, Reinhard A., Heinrich Wiegand – ein Wirtschaftslenker an der Schwelle zum 20. Jahrhundert. Bemerkungen zu seinen Lebenserinnerungen, in: Jörn Brinkhus (Hrsg.), Kaiser Wilhelm II., Bremen und der Norddeutsche Lloyd. Die »Lebenserinnerungen« des NDL-Direktors Heinrich Wiegand, Bremen 2017, S. 138–150.
- Kuckuk, Peter und Pophanken, Hartmut, Focke-Wulf von der Gründung bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges, in: Peter Kuckuk, Hartmut Pophanken und Klaus Schalipp (Hg.), Ein

- Jahrhundert Luft- und Raumfahrt in Bremen, Bremen 2016, S. 103–121.
- Lee, Robert, Regionale Strukturen: Seehandel und die Beziehungen zwischen Hafen und Hinterland in Bremen, 1815–1945, in: Bremisches Jahrbuch, 86, 2007, S. 136–175.
- Pophanken, Hartmut, Gründung und Ausbau der »Weser«-Flugzeugbau GmbH 1933 bis 1939, Bremen 2000.
- Ritschl, Albrecht, Deutschlands Krise und Konjunktur 1924–1934, Binnenkonjunktur, Auslandsverschuldung und Reparationsproblem zwischen Dawes-Plan und Transfer Sperre, Berlin 2002.
- Roder, Hartmut, Bremen – Handelsstadt am Fluss, Bremen 1995.
- Ders., Bremens Wirtschaft im Wandel (1850–2000) – oder Bremen: ein notorischer Spätzünder, in: Bremisches Jahrbuch, Bd. 81, 2002, S. 55–82.
- Schmidt, Georg, Borgward: Carl F.W. Borgward und seine Autos, Stuttgart 1980.
- Schulz, Andreas, Vormundschaft und Protektion. Eliten und Bürger in Bremen 1750–1880, München 2002.
- Schulze, Hans-Joachim, Ausbau und Entwicklung des Bremer Flughafens, in: Peter Kuckuk, Hartmut Pophanken und Klaus Schalipp (Hg.), Ein Jahrhundert Luft- und Raumfahrt in Bremen, Bremen 2016, S. 55–85.
- Schwarzwälder, Herbert, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen, Bd. 2, Von der Franzosenzeit bis zum Ersten Weltkrieg (1810–1918), Bremen 1995.
- Sommer, Karl Ludwig, Bremen in den 1950er Jahren, Bremen 1989.
- Thiel, Reinhold, Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd, 1867–1970, Bd. 1, 1857–1883, Bremen 2001.
- Tilly, Richard, Vom Zollverein zum Industriestaat. Die wirtschaftliche und soziale Entwicklung Deutschlands 1834 bis 1914, München 1990.
- Torp, Cornelius, Die Herausforderung der Globalisierung. Wirtschaft und Politik in Deutschland 1860–1914, Göttingen 2005.
- Wixforth, Harald, »Unserer lieben ältesten Tochter«. 150 Jahre Bremer Bank. Eine Finanz- und Wirtschaftsgeschichte der Hansestadt Bremen, Bremen 2006.

- Ders., Kriegseinsatz und Kriegsfolgen – der Norddeutsche Lloyd im ersten Weltkrieg und der Nachkriegsinflation, in: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, 105, Heft 2018/3, S. 365–390.
- Ders., Vom Stahlkonzern zum Firmenverbund. Die Unternehmen Heinrich Thyssen-Bornemiszas 1926 bis 1932, Paderborn 2019.
- Ders., Vom leading sector zur Krisenbranche? Die maritime Wirtschaft am Standort Bremen, in: Deutsche Schifffahrt, Heft 2/2019.
- Ders., Schwieriger Start – Hermann Henrich Meier, die Kapitalmobilisierung für den Norddeutschen Lloyd und die deutsche Finanzbranche um 1850, in: Bremisches Jahrbuch, Bd. 99, 2020, S. 85–116.
- Wolschner, Klaus, Der schnelle Absturz eines Aufsteigers, in: Waterkant, Heft 1/2011, S. 11–13.
- Wurthmann, Nicola, Senatoren, Freunde und Familien. Herrschaftsstrukturen und Selbstverständnis der Bremer Elite zwischen Tradition und Moderne (1813–1848), Bremen 2008.

Anmerkungen

- 1 In dieser Einleitung sollen in einem skizzenhaften Überblick markante Tendenzen in der wirtschaftlichen Entwicklung Bremens beleuchtet werden, weniger geht es um eine detaillierte Darstellung einzelner Etappen dieses Prozesses und den dadurch hervorgerufenen Folgen. Auf umfangreiche bibliografische Angaben wird aus diesem Grunde verzichtet; zur Orientierung siehe: Alfred Jacobs, Bremen im Wandel der Weltwirtschaft, in: Bremisches Jahrbuch, Bd. 50, 1965, S. 65–78; Hartmut Roder, Bremen – Handelsstadt am Fluss, Bremen 1995; ders.; Bremens Wirtschaft im Wandel (1850–2000) – oder Bremen: ein notorischer Spätzünder, in: Bremisches Jahrbuch, Bd. 81, 2002, S. 55–82; Robert Lee, Regionale Strukturen: Seehandel und die Beziehungen zwischen Hafen und Hinterland in Bremen, 1815–1945, in: Bremisches Jahrbuch, 86, 2007, S. 136–175; Harald Wixforth, »Unserer lieben ältesten Tochter«. 150 Jahre Bremer Bank. Eine Finanz- und Wirtschaftsgeschichte der Hansestadt Bremen, Bremen 2006. Vgl. auch Andreas Schulz, Vormundschaft und Protektion. Eliten und

- Bürger in Bremen 1750–1880, München 2002; Nicola Wurthmann, Senatoren, Freunde und Familien. Herrschaftsstrukturen und Selbstverständnis der Bremer Elite zwischen Tradition und Moderne (1813–1848), Bremen 2008 und die Überblicksdarstellung Herbert Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen, Bd. 2, Von der Franzosenzeit bis zum Ersten Weltkrieg (1810–1918), Bremen 1995.
- 2 Zur Gründung des Deutschen Zollvereins: Hans Werner Hahn, Geschichte des Deutschen Zollvereins, Oldenburg 1984. Vgl. Richard Tilly, Vom Zollverein zum Industriestaat. Die wirtschaftliche und soziale Entwicklung Deutschlands 1834 bis 1914, München 1990, sowie mit Blick auf die handels- und zollpolitischen Debatten in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts: Cornelius Torp, Die Herausforderung der Globalisierung. Wirtschaft und Politik in Deutschland 1860–1914, Göttingen 2005.
 - 3 Roder, Bremens Wirtschaft im Wandel, S. 61–63; Schulz, Vormundschaft und Protektion, S. 476–489; Wurthmann, Senatoren, Freunde und Familie, S. 131–145; Wixforth, Bremer Bank, S. 26–38.
 - 4 Zur Gründung des Norddeutschen Lloyds und den damit zusammenhängenden Problemen siehe Georg Bessell, Der Norddeutsche Lloyd 1857–1957. Geschichte einer bremischen Reederei, Bremen 1957; Reinhold Thiel, Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd, 1867–1970, Bd. 1, 1857–1883, Bremen 2001; Harald Wixforth, Schwieriger Start – Hermann Heinrich Meier, die Kapitalmobilisierung für den Norddeutschen Lloyd und die deutsche Finanzbranche um 1850, in: Bremisches Jahrbuch, Bd. 99, 2020, S. 85–118.
 - 5 Diese Entwicklung trat erst nach Gründung des Deutschen Kaiserreiches ein, vor allem nach der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert. Roder, Bremens Wirtschaft im Wandel, S. 61–63; Wixforth, Bremer Bank, S. 26–38.
 - 6 Marc Fisser, Seeschiffbau an der Unterweser in der Weimarer Republik, Bremerhaven 1995; Reinhard A. Krause, Heinrich Wiegand – ein Wirtschaftslenker an der Schwelle zum 20. Jahrhundert. Bemerkungen zu seinen Lebenserinnerungen, in: Jörn Brinkhus (Hrsg.), Kaiser Wilhelm II., Bremen und der Norddeutsche Lloyd. Die »Lebenserinnerungen« des NDL-Direktors Heinrich Wiegand, Bremen 2017, S. 138–150. Vgl. auch Harald Wixforth, Kriegseinsatz und Kriegsfolgen – der Norddeutsche Lloyd im ersten Weltkrieg und der Nachkriegsinflation, in: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, 105, Heft 2018/3, S. 365–390, hier vor allem S. 369–372
 - 7 Vgl. Wixforth, Bremer Bank, S. 95–112. Allgemein dazu Tilly, Vom Zollverein zum Industriestaat, S. 39–56.
 - 8 Einer der wesentlichen Initiatoren für diese Projekte zur Verbesserung der Infrastruktur war der langjährige Vorstandsvorsitzende des Norddeutschen Lloyds, Heinrich Wiegand. Dazu: Krause, Wiegand, S. 142–151.
 - 9 Siehe zur Debatte über den wirtschaftlichen Strukturwandel und die Erstarkung der neuen Industrien bei gleichzeitig nachlassender Wachstumsdynamik in den alten Industrien: Werner Abelshauser, Kulturkampf. Der deutsche Weg in die neue Wirtschaft und die amerikanische Herausforderung, Berlin 2003.
 - 10 Auf die von dem Münchener Wirtschaftshistoriker Knut Borchardt initiierte Debatte über die wirtschaftlichen Strukturprobleme der Weimarer Republik ist hier nicht detailliert einzugehen. Eine Zusammenfassung dieser Debatte mit gleichzeitiger Neubewertung einzelner Aspekte findet sich in: Albrecht Ritschl, Deutschlands Krise und Konjunktur

- 1924–1934, Binnenkonjunktur, Auslandsverschuldung und Reparationsproblem zwischen Dawes-Plan und Transfer Sperre, Berlin 2002. Zur Gründung und zur Geschäftsentwicklung der Deschimag in den ersten Jahren ihres Bestehens siehe Otmar Escher, Die Wirtschafts- und Finanzkrise in Bremen und der Fall Schröder-Bank, Frankfurt 1988; Harald Wixforth, Vom Stahlkonzern zum Firmenverbund. Die Unternehmen Heinrich Thyssen-Bornemiszas 1926 bis 1932, Paderborn 2019.
- 11 Zur Rolle Borgwards und der Entwicklung seiner Unternehmen während der Weimarer Republik und der NS-Diktatur siehe Birgit Hanke, Carl F. W. Borgward, Unternehmer und Autokonstrukteur, Bielefeld 2010; Georg Schmidt, Borgward: Carl F.W. Borgward und seine Autos, Stuttgart 1980. Zu den Anfängen der Luftfahrtindustrie in Bremen vgl. Hans-Joachim Schulze, Ausbau und Entwicklung des Bremer Flughafens, in: Peter Kuckuk, Hartmut Pophanken und Klaus Schalipp (Hg.), Ein Jahrhundert Luft- und Raumfahrt in Bremen, Bremen 2016, S. 55–85, Reinhold Thiel, Focke-Wulf Flugzeugbau, Bremen 2011, Peter Kuckuk und Hartmut Pophanken: Focke-Wulf von der Gründung bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges, in: Kuckuk/Pophanken/Schalipp 2016, S. 103–121. Vgl. auch Roder, Bremens Wirtschaft im Wandel, S. 67–71.
- 12 Vgl. Hartmut Pophanken, Gründung und Ausbau der »Weser«-Flugzeugbau GmbH 1933 bis 1939, Bremen 2000. Generell zur Entwicklung der Luftfahrtindustrie während des NS-Regimes siehe Lutz Budraß, Flugzeugindustrie und Luftrüstung in Deutschland 1918 bis 1945, Düsseldorf 1998.
- 13 An dieser Stelle soll nur auf die in der Forschung aktuell laufende Debatte über die Strukturmerkmale und die Folgen des NS-Wirtschaftssystems verwiesen werden. Siehe einzelne Beiträge in: Werner Abels- hauser, Jan-Otmar Hesse und Werner Plumpe (Hg.), Wirtschaftsordnung, Staat und Unternehmen. Neuere Forschungen zur Wirtschaftsgeschichte des Nationalsozialismus, Essen 2003.
- 14 Siehe Karl Marten Barfuß, Die Wirtschaft 1951–1969, in: ders. u. a. (Hg.), Geschichte der Freien Hansestadt Bremen 1945–2005, Bd. 1, 1945–1969, Bremen 2008, S. 357–443. Siehe auch einzelne Beiträge in Karl-Ludwig Sommer, Bremen in den 1950er Jahren, Bremen 1989.
- 15 Handelskammer Bremen, Bericht der Handelskammer Bremen für das Jahr 1965, Bremen 1965, S. 32.
- 16 Vgl. zu den Hintergründen und Folgen des Erdölembargos: Jens Hohensee, Der erste Ölpreisschock, Stuttgart 1996. Allgemein zu den Folgen für Wirtschaft und Gesellschaft in Deutschland siehe Manfred Görtemaker, Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, München 1999. Die Handelskammer Bremen kommentierte diesen Einbruch der Wirtschaftsleistung in ihrem Jahresbericht für 1974 eher nüchtern: »Die Produktion glitt im Herbst unter den Stand des Vorjahres. Die Auslastung der Kapazitäten hatte über das Jahr gesehen eine sinkende Tendenz. Es fehlte vor allem der Mut der Unternehmen zu neuen Investitionen; real wird ihr Umfang um 7 v. H. unter dem Vorjahr bleiben.« Handelskammer Bremen, Bericht der Handelskammer Bremen über das Jahr 1974, Bremen 1974.
- 17 Zum Konkurs und der nachfolgenden Zerschlagung des Werftenverbundes um den Bremer Vulkan fehlt noch immer eine wissenschaftlichen Ansprüchen genügende Studie. Das Gleiche gilt auch für den Konkurs der Reederei Beluga. Siehe aber: »Der Untergang der Reederei Beluga«, in: Financial Times Deutschland vom 10. März 2011; Klaus Wolschner, Der schnelle

- Absturz eines Aufsteigers, in: Waterkant, Heft 1/2011, S. 11–13; Burkhard Ilschner und Christof Spehr, Welche Lehren aus dem »Beluga Absturz« sind nötig?, in: Waterkant, Heft 1/2016, vom März 2016.
- 18 Eine kurze Zusammenfassung dieser Debatte findet sich in Harald Wixforth, Vom leading sector zur Krisenbranche? Die maritime Wirtschaft am Standort Bremen, in: Deutsche Schifffahrt, Heft 2/2019, S. 2–5. Einige Werften versuchten, durch eine Forcierung der Produktion von Spezialschiffen bzw. den Ausbau von Nischen ebenso ihre Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten wie durch weitreichende Kooperationen und Allianzen mit anderen Unternehmen, um dadurch Synergieeffekte zu erreichen. Siehe dazu die Beiträge von Jörn Lindner, Christian Ostersehle und Harald Wixforth in diesem Band.
- 19 Dazu ausführlich: Kai Kähler, Zwischen Wirtschaftsförderung und Wirtschaftsbetrieb. Hamburgs öffentlicher Hafenbetrieb im Wandel 1910–1970. Von staatlicher Kaiverwaltung zum freien Wettbewerb, Bremen 2010. Vgl. auch den Beitrag von Dirk Peters in diesem Band.
- 20 In gleicher Weise wirkten sich die Fusionen bremischer Firmen mit außerbremischen Partnern aus, deren Firmensitz sich außerhalb des Bundeslandes befand, wie z.B. die Fusion von VFW mit Fokker 1969 (neuer Firmensitz Düsseldorf) oder VFW mit Messerschmitt-Bölkow-Blohm 1981 (Firmensitz Ottobrunn).
- 21 Zum angeblich schwierigen Verhältnis von Wirtschaft und Politik in Bremen siehe etwa die Ausführungen in Konrad Elmshäuser, Eine konzise Geschichte Bremens, München 2007.



Der Frachter PALLAS (Bau-Nr. 13231) an der Lesumpier während der Ausrüstung, Frühsommer 1955
(Foto Maack, Vegesack, Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft)

Fischkutter, Frachter und schließlich wieder Schnellboote: Der Wiederbeginn des Schiffbaus auf der Fr. Lürssen Werft in Vegesack und Lemwerder nach 1945

Christian Ostersehlte

Durch kleine Boote groß geworden: Die Fr. Lürssen Werft in Vegesack und Lemwerder bis 1945

Die heute im bremischen Vegesack firmierende Fr. Lürssen Werft¹ mit ihren Fertigungsanlagen in Bremen-Aumund, im oldenburgischen Lemwerder und Berne, sowie Tochterwerften in Wilhelmshaven, Hamburg, Schacht-Audorf bei Rendsburg und Wolgast, entstand aus unscheinbaren Anfängen. Im Sommer 1875 begann der gelernte Bootsbauer Friedrich Lürßen (1851–1916)² auf dem Grundstück seines späteren Schwiegervaters im damals preußischen und heute bremischen Aumund nahe Vegesack, hölzerne Arbeitsboote zu fertigen. Die Firma begann als ein kleiner Bootsbetrieb unter vielen³ im Unterwesergebiet. Sie fiel in Nachbarschaft zu wesentlich bedeutenderen Betrieben der Branche zunächst kaum ins Gewicht. Im Vergleich sind die A.G. »Weser« in Gröpelingen (1843/1872), die Vorläuferbetriebe des späteren Bremer Vulkan (1895), Johann Lange (1805) und H.F. Ulrichs (1838), in Grohn/Vegesack und Fähr, die aufstrebende Bremerhavener und Geestemünder Schiffbauindustrie sowie die damals noch existenten Holzschiffswerften auf dem oldenburgischen Weserufer zu nennen.

Bald aber dehnte Friedrich Lürßen seinen Betrieb über den Dunstkreis der benachbarten kleinen Bootsbetriebe hinweg aus, denn er verstand es, schon nach wenigen Jahren überregionale Geschäftsbeziehungen anzubahnen. Seit den 1880er Jahren baute die Firma Ruderboote für den Wassersport, und zwar nicht nur für Vereine in der Umgebung, sondern in ganz Deutschland. 1886 soll für den Motorkonstrukteur Gottlieb Daimler (1834–1900)

sogar der Rumpf für eines der weltweit ersten Motorboote gefertigt worden sein. 1890 wurde der Bau und Vertrieb von Motorbooten im Zusammenhang mit der in jenem Jahr in Bremen abgehaltenen Nordwestdeutschen Industrie- und Gewerbeausstellung neu aufgenommen und fortan kontinuierlich weitergeführt. Neben zwei Werften im Großraum Berlin (Engelbrecht und Naglo) und einer weiteren in Kiel (Scharstein) avancierte die Firma zum führenden Hersteller von Motorbooten in Deutschland. Vor dem Ersten Weltkrieg fertigte Lürssen (1913: 200 Mitarbeiter) Boote bis zu einer maximalen Länge von 23 Metern. Darunter befanden sich Rennboote, Motoryachten sowie Rettungs-, Gebrauchs- und Passagierboote, und zwar ausschließlich für den zivilen Markt. Serienmäßig wurden ferner kleine Sportboote und Bootszubehör gefertigt und in den Verkauf gegeben. Die Kaiserliche Marine spielte dagegen als Kunde so gut wie gar keine Rolle.⁴ Das sollte sich erst nach 1914 grundlegend ändern.

Alles in allem ergibt sich ein entwicklungsgeschichtlicher Gegensatz⁵ zur großen Mehrheit der deutschen Seeschiffswerften, die von vornherein als metallverarbeitende Großbetriebe, nicht selten mit einer eigenen Kesselschmiede und Maschinenwerkstatt, aus der Industrialisierung hervorgegangen waren. Dagegen hat die Firma Lürssen wie andere Bootswerften eine eigene Motorenfabrikation bis heute weder angestrebt noch praktiziert, sondern stets auf Geschäftsbeziehungen mit renommierten Herstellern gesetzt, so in späterer Zeit zu Daimler-Benz und Maybach. Auf der Werft selbst lag der Schwerpunkt in der Konstruktion und Fertigung von Bootsrümpfen in Holz-, später Kompositbauweise sowie in der Einrichtung. Ein enges, auch emotionales Verhältnis zum Holz als Baustoff⁶ sowie der noch sehr vom Handwerk geprägte Bootsbau bestimmten über viele Jahrzehnte die Geschäftspolitik, das Selbstverständnis und die Mentalität innerhalb der Firma. Die »*corporate identity*« des Unternehmens wird als mittelständischer Familienbetrieb von der Besitzerfamilie bis heute maßgeblich gestaltet, wozu auch die Übereinstimmung zwischen dem Familiennamen und der Firmenbezeichnung beiträgt.⁷

Die entscheidende Persönlichkeit im Unternehmen vor und nach dem Ersten Weltkrieg war bis zu seinem frühen Tod Otto Lürßen (1880–1932), der Sohn des Firmengründers. Er hatte sich

zunächst der Entwicklung von Motorbooten verschrieben. Im Gegensatz zu seinem Vater, der als gelernter Bootsbauer auf weitergehendem technischem Gebiet ein Autodidakt gewesen war, hatte Otto Lürßen nicht nur eine gründliche praktische, sondern auch eine solide und zeittypische ingenieurwissenschaftliche Ausbildung erhalten. Nach seinem Eintritt in das Unternehmen Ende 1906 sorgte er fortan bei den Entwurfsarbeiten für das entsprechende theoretische Fundament.⁸

Das Baugeschehen auf der Werft ab Kriegsausbruch 1914 stand vorrangig im Zeichen der Wechselbeziehungen zwischen militärischer und ziviler Technik. Basierend auf den Rennbooten der Vorkriegsjahre entwickelten die Firmen Lürssen und Siemens ferngelenkte Sprengboote, die sogenannten FL-Boote.⁹ Sie waren zwar nur sehr bedingt frontfähig, bildeten aber einen substanziellen Ausgangspunkt. Zur entscheidenden Weichenstellung wurden die ab 1916 zunehmenden Abschüsse deutscher Zeppeline durch alliierte Flieger, wodurch dieses Luftkriegsmittel obsolet zu werden schien. Plötzlich wurden zahlreiche Ottomotoren des Fabrikats Maybach für andere Zwecke verfügbar. Nach Vorgaben des Reichsmarineamts, das vor allem an Einsätze gegen Sperrmittel an der flandrischen Küste dachte, entstanden bei Lürssen und zwei anderen Werften (Naglo und Oertz in Hamburg) ab 1917 die sogenannten LM- (Luftschiffmotoren)-Boote (Länge 15/17 Meter). Sie liefen mit ihrem Antrieb aus drei Motoren und auf drei Wellen rund 30 Knoten und waren mit einem MG und einem Bugtorpedorohr ausgerüstet. Rückschauend betrachtet, sind sie als eine frühe Grundform des späteren Motorschnellbootes anzusehen, und bewährten sich trotz einiger kleinerer Einschränkungen im Fronteinsatz. Ein anderer Bootstyp waren die mit einer Länge zwischen 20 und 27 Metern größeren und mit Geschwindigkeiten zwischen zehn und 17 Knoten deutlich langsameren UZ-Boote (U-Boot-Zerstörer), in deren Bauprogramm Lürssen, gemeinsam mit anderen Werften, ebenfalls eingebunden war. Als eine Weiterentwicklung baute Lürssen 1918 das 19,6 Meter lange Versuchsboot LÜSI I (34 Knoten) für die Kaiserliche Marine.¹⁰ Das Kriegsende 1918 und der Zusammenbruch des Marinegeschäfts zwang die Werft zur Rückbesinnung auf einen gegenüber der Vorkriegszeit wesentlich schwieriger gewordenen zivilen Markt.

Bis dahin war Lürssen an zwei Standorten tätig gewesen. In Aumund, wo 1875 alles angefangen hatte, war in den folgenden Jahrzehnten ein umfangreiches, wenn auch durch zahlreiche Um- und Neubauten verschachteltes Fabrikgelände entstanden. Diese Anlage brannte am Abend des 25. Januar 1918 durch ein Großfeuer ab¹¹ und wurde in dieser Form nicht mehr wieder aufgebaut. Schon 1904 hatte Lürssen eine Niederlassung am Vegesacker Hafen eingerichtet.¹² Auf diesem Gelände, wo zwischen 1805 und 1893 die Werft von Johann Lange zahlreiche Segelschiffe gebaut hatte¹³ und sich noch heute die Hauptverwaltung des Unternehmens befindet,¹⁴ entstand zunächst eine bescheidene Werftanlage. Doch nach dem Brand in Aumund verlagerte sich der Produktionsschwerpunkt an das Weserufer.¹⁵ Der Firmensitz wurde 1924 ebenfalls nach Vegesack verlegt¹⁶ und das Areal in Aumund 1927 verkauft.¹⁷ In Vegesack/Grohn führte das an der Lesum zu einer engen räumlichen Nachbarschaft zur Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft, einem 1895 gegründeten Unternehmen der kleinen Hochseefischerei, das bis 1969 existierte.¹⁸

Das Spektrum an Gebrauchs-, Rettungs- und Sportbooten sowie an Yachten ähnelte der Produktpalette vor 1914. Als besonderes Aushängeschild lieferte die Werft in den zwanziger Jahren eine Reihe eleganter, teilweise aber auch schneller Motoryachten in die USA.¹⁹ Die Zahl der Mitarbeiter schwankte konjunkturbedingt zwischen 200 und 300 und sackte während der Weltwirtschaftskrise auf unter 200 ab.²⁰ Zum neben Otto Lürßen führenden technischen Kopf avancierte nach dem Ersten Weltkrieg der Diplomingenieur und Prokurist Alfred Bunje (1890–1982), der von 1919 bis 1961 auf der Werft als Chefkonstrukteur wirkte. Vor seinem Eintritt bei Lürssen hatte er beim Bremer Vulkan und der A.G. »Weser« im Großschiffbau gearbeitet. Nicht zuletzt durch sein Wirken wurde die Lürssen Werft in der Zwischenkriegszeit zur Geburtsstätte des deutschen Schnellbootes, was ihm die Bezeichnung »Vater der Schnellboote« eintrug.²¹

Während man sich in den 1920er Jahren vorwiegend um den zivilen Markt im In- und Ausland kümmerte, wurden zur Reichsmarine erste Kontakte geknüpft, wenn auch zunächst unter eher verborgenen Umständen. Basierend auf den Erfahrungen mit den LM-Booten und LÜSI wurde 1927 der sogenannte

»Expresskreuzer« LUER gebaut. Er wurde von drei Maybach-Motoren angetrieben und lief 29 Knoten.²² Die zivile Aufmachung durch einen Berliner Auftraggeber diente nur der Tarnung, denn tatsächlich steckte die Reichsmarine dahinter, um die Bestimmungen des Versailler Vertrags zu umgehen, und gleichzeitig neue technische Entwicklungen voranzutreiben. Kapitän zur See Walter Lohmann (1878–1930) betrieb am Parlament und am fiskalischen Prüfwesen vorbei geheime Rüstungsprojekte, die als kommerzielle und wassersportliche Scheinfirmer getarnt waren. Durch Presseenthüllungen flog das alles noch im Jahr 1927 auf.²³

Doch die einschlägige technische Entwicklung ging weiter, nun aber in einem legalen Rahmen. Schließlich kristallisierte sich der Typ des Schnellbootes heraus. An den umfangreichen Vorarbeiten beteiligten sich verschiedene Dienststellen der Reichsmarine, die Lürssen Werft noch unter maßgeblicher Federführung von Otto Lürßen sowie der Motorenbauer Daimler-Benz. Der Linienriss kam vom Konstruktionsamt der Marine, während die Werft für den Entwurf des Prototyps sowie die Erstellung aller Bauzeichnungen sorgte. Eine ausgereifte Linienführung des Rundspant-Verdrängungsbootkörpers mit einer sehr stabilen, jedoch relativ leichten Leichtmetall-Holz-Kompositbauweise boten ein hohes Maß an Seefähigkeit und Festigkeit.²⁴

Im Sommer 1930 lieferte Lürssen ein erstes Boot an die Reichsmarine ab. Die ungenau wirkende Namensbezeichnung UZ (S) 16 bezog sich auf die früheren UZ-Boote des Ersten Weltkriegs und auf Unsicherheiten seitens der Marineleitung, wie dieser neue Kriegsschiffstyp am besten zu definieren sei. Schließlich setzte sich der aus dem zivilen Motorbootssport übernommene und inzwischen seit Jahrzehnten anerkannte Begriff des Schnellbootes durch; ab 1932 hieß das Boot S 1. Das Boot besaß eine Länge von 27,03 Meter, der Antrieb erfolgte durch drei Daimler-Benz-Ottomotoren sowie einen zusätzlichen Marschmotor auf der Mittelwelle (insgesamt 2700 PS). Diese Konfiguration ermöglichte dem Boot eine Geschwindigkeit von 34,2 Knoten. Die Bewaffnung bestand aus zwei Torpedorohren und einem Maschinengewehr.²⁵ In der Folgezeit erhielt die Reichsmarine weitere Schnellboote. Die Grundkonfiguration und der eigentliche technische Durchbruch auf diesem Gebiet wurden während des nahenden Endes der

Eine Schnellbootflottille der Reichsmarine zu Besuch im Vegesacker Hafen um 1933, im Hintergrund das damalige Kontorhaus der Fr. Lürssen Werft (Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft)



Weimarer Republik erzielt. Damals ging es um die Modernisierung einer kleinen und defensiven deutschen Seestreitmacht.

Die nationalsozialistische Machtergreifung am 30. Januar 1933 änderte die Rahmenbedingungen fundamental und schicksalhaft. Sie führte ab 1935 zur groß angelegten Aufrüstung der nunmehr so benannten Wehrmacht mit ihrer Kriegsmarine. Für Lürssen bedeutete das den Rückgang des Zivilgeschäfts, wenngleich sich dieses in Ausläufern noch bis 1939 halten konnte und sogar im Krieg für einen angestammten Werftkunden (seit 1912), die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS), in vereinzelten Ablieferungen fortgesetzt wurde.²⁶

Doch das Schwergewicht lag nun im Schnellbootsbau.²⁷ Die Fertigung anderer Typen wie Torpedofang-, Minenräum- und Verkehrsboote für die Kriegsmarine blieb schon rein quantitativ dagegen gering. Lürssen wurde im deutschen Schnellbootsbau zur Leit- und Vorbauwerft. Das Grundmuster war zwar bereits mit S 1 gelegt worden, doch erfolgte eine ständige Weiterentwicklung in vielen technischen Details, so etwa hin zu Dieselmotoren (ab S 6, 1933), zur leicht gepanzerten, aus einem Halbkugelsegment bestehenden Kalottenbrücke (ab S 68, 1942) sowie in der Torpedo- und artilleristischen Bewaffnung. Ungeachtet der eigenen

rüstungswirtschaftlichen Prioritäten des Dritten Reichs blieb bis zum Kriegsausbruch sogar noch Raum für Exporte. Vor dem Hintergrund der deutschen Südosteuropapolitik sowie eines 1937 zugunsten Japans aufgegebenen engeren Verhältnis zu Chiang Kai-sheks China wurden zwischen 1936 und 1939 acht Schnellboote an Jugoslawien²⁸ und jeweils drei an Bulgarien und China geliefert.²⁹

Dieses umfangreiche Bauprogramm konnte nicht mehr allein am inzwischen eng gewordenen Standort in Vegesack durchgeführt werden. Bereits nach dem Brand in Aumund 1918 hatte man das gegenüberliegende oldenburgische Lemwerder als Ausweichmöglichkeit erwogen, dann aber fallen gelassen. Doch nun erfolgte dort ab 1935 die Errichtung eines zusätzlichen, großangelegten Betriebs mit zunächst drei Bootsbauhallen und anderen Gebäuden und Anlagen, dessen Bau sich bis in den Krieg hinein hinzog.³⁰

Von S 1 (1930) bis S 305 (März 1945) baute Lürssen insgesamt 166 Schnellboote für die Marine. 20 weitere wurden nicht mehr fertig, ein stattlicher Auftragsbestand von 100 Schnellbooten bei Kriegsende storniert. 30 Boote eines Klein-Schnellbootstyps (Hydra) kamen 1945 auch nicht mehr zur Auslieferung.³¹ Weitere 60 Boote des gängigen Schnellbootstyps entstanden auf Nachbauwerften in Travemünde und Danzig.³² Wie die übrige Schiffbauindustrie, so war auch Lürssen organisatorisch in die deutsche Rüstungswirtschaft eingebunden, die seit 1942 unter Speer eine erhebliche Steigerung in Produktivität und Organisation erfuhr.³³

Ein solches Bauvolumen konnte nur mit einer deutlich vergrößerten Belegschaft bewältigt werden. Zum Stichtag 28.4.1944 waren bei Lürssen insgesamt 1451 Mitarbeiter beschäftigt, darunter ein Kontingent Zwangsarbeiter aus Osteuropa.³⁴ Am 8. Oktober 1943 führte ein Bombenangriff auf die Anlagen in Lemwerder, bei dem auch die örtliche Schule schwer getroffen wurde, zu schweren Schäden auf dem Werftgelände und zu mehr als 50 Toten.³⁵

Nach dem frühen Tod Otto Lürßens 1932 hatte seine Witwe Frieda Lürßen (geb. Richter, 1890–1974) mit großer Autorität und Führungskraft bis 1943 die Leitung des Unternehmens übernommen. Sie konnte sich gleichzeitig auf eine erfahrene Prokura stützen.³⁶ Die beiden Söhne Gert (1913–1991) und Fritz-Otto

Lürßen (1917–1981) befanden sich zunächst noch in der Ausbildung. Während Fritz-Otto Lürßen sich für eine Laufbahn als Marineoffizier entschied, wurde Gert Lürßen ab 1938 in der Firma planmäßig für künftige Führungsaufgaben aufgebaut, bis er 1943 als persönlich haftender Gesellschafter die Leitung der Werft übernahm.³⁷

Improvisationen, Reparaturen und Fischkutter: Neuanfang nach der »Stunde Null«

Der Wiederbeginn nach der Kapitulation und die nachfolgende Entwicklung bei Lürssen müssen im Kontext der übergeordneten Entwicklung gesehen werden. Der deutsche Schiffbau stand vor der Aufgabe, angesichts massiver Schiffbauverbote durch die Besatzungsmächte zunächst zu improvisieren, bevor dann der Wiederaufstieg und damit der Wiedereintritt in den Weltmarkt bewerkstelligt werden konnte.³⁸

Dem Vernehmen nach transportierten die Briten und Amerikaner in großem Umfang technische Unterlagen über den Schnellbootsbau von der Werft ab und werteten sie, wie die gesamte deutsche Rüstungstechnik, gründlich aus.³⁹ Dabei gingen diese beiden bedeutenden Seemächte und Schifffahrtsnationen im eigenen Schnellbootsbau technisch andere Wege und bevorzugten traditionell leichter gebaute Boote.⁴⁰ Auf der Lürssen-Werft wurden zunächst Frieda und Gert Lürßen sowie Alfred Bunje vorübergehend von der Leitung der Werft entfernt. Gert Lürßen kehrte 1946 zurück, übernahm die Leitung der Firma und wurde 1948 durch seinen aus britischer Kriegsgefangenschaft heimgekehrten Bruder Fritz-Otto Lürßen unterstützt. Beide prägten das Unternehmen nachhaltig in den folgenden Jahrzehnten.⁴¹

Erste Reparaturarbeiten an kleineren Fahrzeugen wurden im Juni 1945 von der US-Besatzungsmacht genehmigt, ebenso die Vermietung zweier Hallen in Lemwerder an eine Ziegelei. Zu diesem Zeitpunkt arbeiteten rund 100 Personen auf der Werft.⁴² Das war aber nur ein kleiner Hoffnungsschimmer. Wie alle anderen deutschen Werften, so war auch Lürssen vom allgemeinen Schiffbauverbot betroffen, sodass man auch hier zu branchenfremden

Arbeiten Zuflucht nehmen musste. Fenster, Türen, Möbel, Kochtöpfe aus ehemaligen Wehrmachtstahlhelmen, auch Ruderboote aus weißem Zedernholz bildeten notgedrungen das Sortiment. In Lemwerder zerstörte ein Brand am 23. Januar 1947 einen Bootslagerschuppen.⁴³ Spätestens seit 1948 beschäftigte man sich dann auch wieder systematisch mit Sportrunderbooten.⁴⁴

Doch recht bald konnte man an den Bau erster seegehender Fahrzeuge gehen. Den Anstoß gab die prekäre Ernährungslage in den Besatzungszonen. In seiner Direktive vom 4.11.1946 legte der Alliierte Kontrollrat für neu erbaute Fischereifahrzeuge, die der deutschen Friedenswirtschaft zugestanden wurden, eine Höchstgrenze von 400 BRT, 43 m Länge und 12 Knoten fest. Bereits im August 1945 trafen bei Lürssen erste Aufträge aus dem Unterwesergebiet für hölzerne 17-Meter-Fischkutter ein, bis 1948 erfolgte die Ablieferung von insgesamt elf Einheiten.⁴⁵ Außerdem gelang es, wieder Anschluss an die zivile Produktionspalette aus der Vorkriegszeit, zunächst kleinere Fahrzeugtypen betreffend, zu finden und damit auf noch vorhandenes Wissen zurückzugreifen. Den Anfang machte bereits im Sommer 1945 ein Rettungsboot für den einstigen Lloyd-Schnelldampfer EUROPA, der nunmehr zum Truppentransporter für die US Navy in Bremerhaven umgerüstet wurde.⁴⁶ Im Sommer 1947 ging ein 6-Meter-Arbeitsboot an den Inhaber der Segelmacherei Seggermann in Bremen-Vegesack⁴⁷, Ende 1948 ein Elektroboot für den Ausflugsverkehr an einen Kunden am Zwischenahner Meer.⁴⁸

Die Entwicklung der drei Westzonen hin zur Gründung der Bundesrepublik Deutschland 1949 und eine sich dadurch herauskristallisierende neue deutsche Staatlichkeit führten zu ersten Behördenaufträgen. So erhielt das Hafenamts in Bremen 1949 eine stählerne Motorbarkasse.⁴⁹ Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes war 1949 als Nachfolgerin der einstigen Reichswasserstraßenverwaltung entstanden und erhielt bereits 1949–1950 drei Schleppboote für Minden.⁵⁰ Es handelte sich um Prototypen, ähnliche Boote wurden zur gleichen Zeit auf der gegenüberliegenden Werft Abeking & Rasmussen in Lemwerder (gegr. 1907) gebaut.⁵¹ Anschließend erfolgte auf Westberliner Werften der Nachbau weiterer Boote für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung.⁵²



Der Vegesacker Hafen im Frühjahr 1951, links das Patrouillenboot USN 56 (Bau-Nr. 13211) für die US Navy, rechts der für Bremerhaven bestimmte Zollkreuzer KONDOR (Bau-Nr. 13198) (Foto Helmut Schröder, Vegesack, Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft)

Bereits in der Zwischenkriegszeit hatte das Reichsfinanzministerium in Berlin eine größere Anzahl Zollboote und -kreuzer bezogen. An diese Verbindung knüpfte das Bundesfinanzministerium in Bonn an. Den Anfang machten 1950 zwei Zollboote, REIHER und KORMORAN, für den Einsatz in Bremen und 1952 der Zollkreuzer KONDOR für Bremerhaven.⁵³ Ein bemerkenswerter Auftrag wurde für die DGzRS 1951/52 ausgeführt, als das 1931 bei Lürssen erbaute Motorrettungsboot BREMEN (ex KONSUL KLEYENSTÜBER) in einen Versuchs-Seenotkreuzer umgebaut wurde.⁵⁴

Im Zeichen von Hunger und anderen Entbehrungen in der frühen Nachkriegszeit, der Währungsreform 1948 und zunächst noch einer hohen Arbeitslosigkeit zählte der gehobene Freizeitbedarf nicht gerade zu den Prioritäten in Wirtschaft und Gesellschaft. Und doch konnte die Werft in ersten und noch sehr zaghaften Schritten wieder an die früheren Erfolge anknüpfen, als bereits 1947/49 ein 9,5-Meter-Motorboot aus Mahagoni, ein sogenanntes

Autoboot, für einen Kunden im benachbarten Lesum gefertigt wurde.⁵⁵ Eine 11-Meter-Motoryacht, ebenfalls aus Mahagoni, ging 1951 nach Süddeutschland.⁵⁶ Wenige Jahre später kam aus den USA, damals noch im Zeichen der »*affluent society*« (so der Ausdruck des US-amerikanischen Ökonomen John Kenneth Galbraith über das Nachkriegsamerika), ein Auftrag für eine 20-Meter-Motoryacht aus Teakholz, die VISITOR IV, für einen Kunden in Philadelphia, die schließlich im Oktober 1954 in Bremen auf einen amerikanischen Frachter verladen wurde.⁵⁷

Doch im Allgemeinen standen die Zeichen auf Wiederaufbau, auf Entbehrung und Verzicht. In einem bescheidenen Rahmen wurde deswegen auf der Werft im Juni 1950 das 75-jährige Jubiläum begangen. Überwiegend aus dem Bremer Raum trafen etliche Glückwünsche ein und zeigten, dass viele Bekanntschaften und Verbindungen, auch aus der Vorkriegszeit, noch existierten.⁵⁸

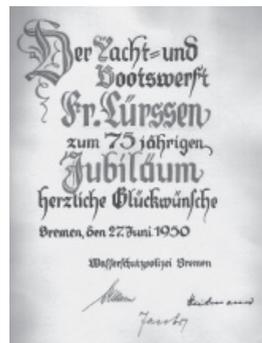
Ein Zeitungsartikel hatte die Beschäftigungssituation bei Lürssen im November 1949 wie folgt beschrieben: »*Die Lürssen-Werft hatte in den letzten Jahren über 500 Angestellte und Arbeiter. Heute sind es 230 Belegschaftsmitglieder, die zum großen Teil auch mit der Herstellung von Fenstern und Türen für die zahlreichen Neubauten im Bezirk Bremen-Nord beschäftigt werden. Die schwierige Lage nach der Währungsreform hat auch zu Entlassungen geführt; doch konnte der alte Stamm der Arbeiter, der sich von Geschlecht zu Geschlecht fortgepflanzt hat, erhalten bleiben, womit die Weiterentwicklung dieser so bedeutungsvollen Arbeitsstätte gesichert bleibt.*«⁵⁹

Kümos und Frachter: der Einstieg in den Handelsschiffbau

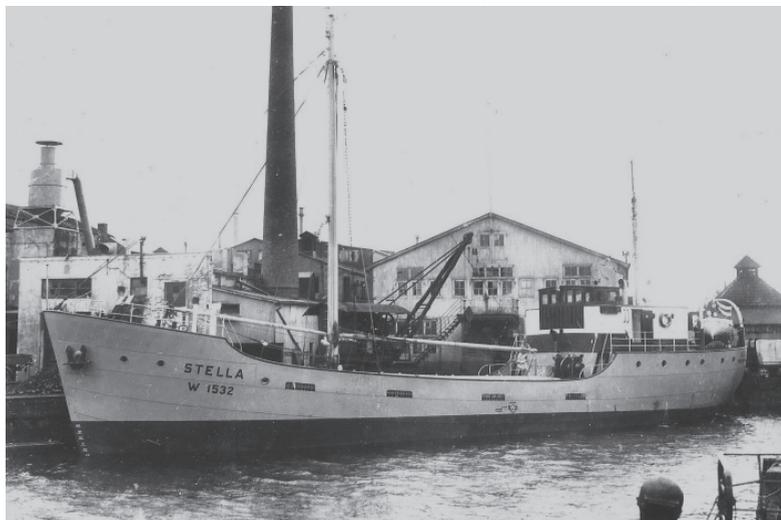
Um die Werft ausreichend zu beschäftigen und auch expandieren zu lassen, erwies es sich nicht als ausreichend, sich nur auf die angestammten Geschäftsfelder aus der Vorkriegszeit zu konzentrieren, sondern es musste technisches Neuland betreten werden. Das bedeutete für Lürssen den Bau kleinerer und mittlerer Frachter und anderer Handelsschiffe, ein Geschäft, das der Werft bis dahin fremd gewesen war und das man wohlweislich den angestammten Eisen- und Stahlschiffswerften überlassen hatte.



Die Wasserschutzpolizei Bremen gratulierte der Werft zum 75-jährigen Jubiläum 1950 mit dieser selbst gestalteten Urkunde (Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft 162-6)



Der Einstieg in den Frachterbau wurde schließlich 1949 durch das Kümo STELLA (Bau-Nr. 13171), hier noch mit einer alliierten Registernummer, bewerkstelligt. Abnehmer war der Bremerhavener Reeder Pullmeyer (Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft)



Die Chance ergab sich, als allmählich die alliierten Beschränkungen für Handelsschiffahrt und -schiffbau gelockert wurden. Im Winter 1947/48 begannen die ersten Vorbereitungen zum Bau des Küstenmotorschiffes STELLA (277 BRT) für einen Reeder aus Bremerhaven. Materialmangel und andere Schwierigkeiten zwangen zu viel Improvisation. Erst im April 1949 lief das Schiff vom Stapel und wurde im Herbst desselben Jahres abgeliefert. Bis 1951 folgten noch sieben weitere Kümos des etwas größeren Typs »Weser«, der in Zusammenarbeit mit anderen Unterweserwerften entwickelt worden war. Sie gingen an verschiedene Reeder im Unterweser- und Unterelbegebiet.⁶⁰

Als 1951 die letzten Beschränkungen für die deutsche Handelsschiffahrt fielen, konnte auch die Lürssen-Werft an Großformatigeres denken. Mit der Rendsburger Firma Ahlmann (Carlschütte), die im gleichen Jahr mit der CALLA einen Kümo des Typs »Weser« erhalten hatte, wurden Verhandlungen geführt, die schließlich zum Auftrag für den Bau zweier größerer Frachter führten. Sie wurden 1952/53 als CIANDRA und COLONIA (950 BRT) abgeliefert und waren vor allem für die Fahrt zu den Großen Seen in Nordamerika bestimmt. Damals setzten deutsche und skandinavische Reeder vorübergehend Hoffnungen darauf, dieses entlegene Revier im Mittleren Westen, dessen nautische



Drei Neubauten für Indonesien (v. r. n. l.), LAWAK (Bau-Nr. 13202), LAKOR (Bau-Nr. 13203) und LAKOTA (Bau-Nr. 13204) geben sich im Ende Juni/Anfang Juli 1953 im Vegesacker Hafen ein Stelldichein (Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft)

Verhältnisse denen der Ostsee ähnelten, über ein damals noch beengtes Kanalsystem (vor der Eröffnung des St. Lorenz-Seeweges 1959) für die Überseeschifffahrt zu erschließen. Die beiden Frachter konnten zwölf Fahrgäste mitnehmen und waren als vollgeschweißte Schiffe mit modernen Kränen statt der damals häufig noch üblichen Ladebäume auf dem allerneuesten Stand der Technik. Der Reeder hatte Wert auf eine äußerst elegante Linienführung und einer gediegenen Ausstattung der Fahrgasträume gelegt, wobei die Werft ihr Know-how und Stilgefühl aus dem Motor-yachtbau einbringen konnte.⁶¹

Zu jener Zeit hatte Lürssen erste Schritte in das Auslandsgeschäft unternommen. Der 1949 unabhängig gewordene Inselstaat Indonesien verzeichnete einen großen Bedarf an Fracht- und Passagierschiffen für den interinsularen Verkehr⁶², sodass 1952 ein Großauftrag an westdeutsche, belgische und italienische Werften erging. Um für den Auftraggeber die Verhandlungen zu erleichtern, schlossen sich neun deutsche Werften, darunter Lürssen, zur Exportgemeinschaft Schiffbau GmbH (EGS) zusammen, die später auch bei anderen Geschäften in Aktion trat und bis 1989 existierte.⁶³ Lürssen und fünf weitere Werften erhielten den Auftrag über 15 Fracht- und Passagierschiffe des von der Firma Mai-erform GmbH in Bremen konstruierten Typs XC 16 (522 BRT).

Davon entstanden bei Lürssen in Vegesack und Lemwerder bis 1954 schließlich sechs Einheiten (LAWAK, LAKOR, LAKOTA, LABADJAU, LANDU, LAPONDA).⁶⁴ Die Verbindung der Werft nach Indonesien blieb auch für die kommenden Jahrzehnte bestehen.

Gelegentlich haben Werften Frachter und andere Handelsschiffstypen auf eigene Rechnung gebaut, um Auftragsflauten zu überbrücken und gleichzeitig Eigenkapital zu investieren. Lürssen tat dies 1954 in Gestalt des Frachters VEGESACK (500 BRT), der auf dem Chartermarkt sein Unterkommen fand.⁶⁵ Im gleichen Jahr wurde für eine Reederei in Bremen ein Binnenmotorschiff (MERKUR I) des gängigen Typs »*Gustav Koenigs*« gebaut, an dem die Werft auch beteiligt war.⁶⁶

Um das gestiegene Auftragsvolumen zu bewältigen, waren entsprechende Investitionen in Lemwerder und Vegesack notwendig. Auf der oldenburgischen Weserseite erfolgte der Schiffsneubau, hier liefen auch die Frachter und anderen Neubauten vom Stapel. Mitte der 1950er Jahre begannen dort Planungen und erste Bauarbeiten für den Ausbau.⁶⁷ Der engräumigere Stammbetrieb auf der bremischen Weserseite war vor allem von der Endausrüstung geprägt, und an der Lesumpier gaben sich die dorthin verholten Neubauten ein Stelldichein. Auch dort wurde modernisiert.⁶⁸ Von einem Streik in der Bremer und Bremerhavener Werftindustrie vom 25. April bis zum 9. Juni 1953, bei dem es um Tariffragen ging, war auch die Lürssen Werft betroffen.⁶⁹

Die Alliierten, Schweden und der Bund als Auftraggeber: Wieder Marineschiffbau

Als 1945 das Marinegeschäft ersatzlos weggebrochen war, war im Rahmen der alliierten Re-education allein der Gedanke an deutsches Militär ein Tabu, bis um 1950 die Diskussion um einen westdeutschen Wehrbeitrag begann. Der Neueinstieg der Werft in das Marinegeschäft erfolgte über das in Deutschland stationierte Militär der westlichen Besatzungsmächte, die vor dem Hintergrund des heraufziehenden Kalten Krieges immer mehr als Schutz- denn als Besatzungsmächte wahrgenommen wurden. Reparaturen an

ehemaligen deutschen Minenräumbooten und Schnellbooten, die sich in amerikanischem Besitz befanden, sind für den Sommer 1947 im Wertarchiv aktenkundig.⁷⁰ Diese Einheiten gingen später zum größten Teil an den unter alliierter Aufsicht operierenden Deutschen Minenräumverband oder im Fall der Schnellboote an die dänische Marine.⁷¹

Während Großwerften wie Blohm & Voss⁷², Bremer Vulkan⁷³ und A.G. »Weser«⁷⁴, meist wegen ihrer Demontageerfahrungen und trotz gelegentlicher Überlegungen zunächst nichts mehr vom Marineschiffbau wissen wollten⁷⁵ und sich voll und ganz auf die zivile Kundschaft konzentrierten, hatten kleinere, inhabergeführte Werften weniger Berührungängste, was schließlich zu Neubaufträgen führte.⁷⁶ Bei Lürssen waren die entsprechenden Anfänge unspektakulär. Die Pioniertruppe der US Army in Kassel und Hanau erhielt 1950–1952 zwölf Pionierboote aus Sperrholz mit amerikanischen Motoren. Die französische Armee zog nach. Ende 1954 wurde ein erstes stählernes Pionierboot für eine Einheit im badischen Rastatt abgeliefert, acht weitere folgten im Jahr darauf.⁷⁷

Ein weiterer Schritt, der bereits auf einen künftigen deutschen Wehrbeitrag hindeutete, war 1952–1953 der Bau von sechs 27-Meter-Patrouillenbooten bei Lürssen (2), Abeking & Rasmussen sowie Schweers und Schürenstedt in Bardenfleth für Sicherungsaufgaben der US Navy in Bremerhaven (Weser River Patrol). Diese Boote, zumindest teilweise mit deutschem Dienstpersonal bemannt, fanden 1956 ihren Weg als Hafenschutzboote in die Bundesmarine.⁷⁸

Währenddessen war 1951 vom Bundesinnenministerium in Bonn der Bundesgrenzschutz aufgestellt worden, der als Sonderpolizeiformation damals noch einen deutlich militärischen Charakter besaß. Sein maritimer Arm war der Seegrenzschutz, eine Art Küstenwache, die sich vor allem aus einstigen Angehörigen der Kriegsmarine rekrutierte und 1956 in die neue Bundesmarine übernommen wurde.⁷⁹ Gemeinsam mit Burmester in Bremen-Burg und Schlichting in Travemünde baute Lürssen 1952 als Vorbauwerft zwei Patrouillenboote selbst (P1 und P 2) als Teil einer Viererserie eines etwas vergrößerten Typs (29 m). Auch sie wurden 1956 als Hafenschutzboote von der Bundesmarine übernommen.⁸⁰

Das alles war nur eine Ouvertüre. Beim Seegrenzschutz sah man sich vielleicht auch als eine Art Vorläufermarine, und so

kam es bereits 1952 zu einem neuen Auftrag für drei Wachboote an Lürssen. Dabei ging es um nichts weniger als um einen Rückgriff und die Weiterentwicklung des deutschen Schnellbootstyps aus dem Zweiten Weltkrieg. Wie schon erwähnt, wirkte zu jener Zeit Bunje als unentbehrlicher Wissensträger vor allem auf technischem Gebiet nach wie vor im Unternehmen. Doch in Bonn war man zu schnell vorgeprescht, denn 1954 erhob das Alliierte Sicherheitsamt Einspruch und untersagte die Auslieferung der Boote an den Grenzschutz. Umgehend fand sich in Gestalt der Royal Navy ein Ersatzkunde. Dieser Umstand hatte mit einem schillernden Kapitel aus dem Halbdunkel des inzwischen voll entbrannten Kalten Krieges zwischen Ost und West zu tun.

Unter der Führung des ehemaligen Kapitänleutnants der Kriegsmarine und späteren Vizeadmirals der Bundesmarine Hans-Helmut Klose (1916–2003) führte von 1949–1955 eine Schnellbootgruppe zunächst mit zwei ehemaligen Schnellbooten aus Kriegsmarinebeständen Fahrten an die baltische und polnische Küste durch, um Funkaufklärung zu betreiben sowie um westliche Agenten abzusetzen und wieder abzuholen. Im Baltikum waren noch bis Mitte der 1950er Jahre antikommunistische Partisanen aktiv. Der Verband Kloses operierte aus Tarnungsgründen unter der Bezeichnung »*International Fishery Protection Service*« und führte neben dem »*White Ensign*« der Royal Navy sogar den international üblichen Fischereischutzstander. 1956 endete die Tätigkeit dieser kleinen, geheimnisvollen Flottille. Bei insgesamt 16 Landungen hatte diese ohne eigene Verluste 52 Agenten abgesetzt und 18 zurückgeholt.⁸¹

Das erste der drei neuen Schnellboote, die STORM GULL, wurde im Dezember 1954 abgeliefert, die beiden anderen, SILVER GULL und WILD SWAN, folgten im Jahr darauf. Die Querelen um diese Boote wurden durch die allgemeine Entwicklung bald überholt, sodass alle drei Boote noch 1956 ihren Weg in die neu aufgestellte Bundesmarine fanden, wo sie als Grundstock für den alsbald folgenden Aufbau der Schnellbootwaffe hochwillkommen waren und neue Bootsnamen – simple Übersetzungen der englischen Ursprungsnamen – verpasst bekamen. Klose setzte seine Karriere erfolgreich fort und brachte es schließlich zum Befehlshaber der Flotte (1975–1978) mit Dienstsitz im Flottenkommando in Glücksburg.⁸²

Personenregister

A

Achgelis, Gerd 249
Ackermann, Josef Dr. 296 f.
Adenauer, Konrad 237
Agatz, Arnold 204
Al Assad, Bashar 303
Al Gaddafi, Muammar 286
Al Matar, Gabi 284, 288
Andersson, Anders J. 237

B

Bachem, Erich 234
Bautze, Herbert 136
Behrmann, Günter 198
Bell, Lawrence Dale 247
Bertram, Richard 94, 101, 105 f., 108
Blank, Theodor 237
Blume, Walter 239, 241
Borgward, Carl F. W. 12, 249 f., 253
Brandt, Leo 239
Buchwald, Joachim 102, 104
Bunje, Alfred 28, 32
Busse, Friedrich 189, 202

C

Claas, Gustav 197
Claussen, Joachim 284

D

Daimler, Gottlieb 25
Deggim, Christina 315 f.
Dornier, Claude 234

E

Edzard, Conny 249
Eggers, Gerhard 247
Eilers, Jan 233
Erhard, Ludwig 45, 235

F

Feilcke, Fritz 236 f.
Fiedler, Hans-Joachim 192
Flettner, Anton 247
Focke, Henrich 247–251, 253 f.
Francke, Carl 236
Franke, Herbert 191
Fräsenfeldt, Georg 202
Fuchs, Christa 263
Fuchs, Manfred 263, 264–266
Fuchs, Marco 264

G

Galland, Adolf 238
Galbraith, John Kenneth 35
Gieschen, Wilhelm 249
Göring, Herman 166, 203
Grygo, Georg 204
Günthner, Martin 309

H

Haas, Dieter de 192
Harmening, August 221 f.
Heinkel, Ernst 234 f.
Herold, Horst 133, 135 f.
Heseler, Heiner 308
Hintz, Carsten 306
Hintz, Detlev 289
Hintz, Fanny 296
Hintz, Ingrid 282
Hintz, Marx-Dieter 281–290, 292 f.,
297–299, 304–306
Hintz, Stefan 290
Hintz, Thomas 283, 291, 293–301, 306,
309
Hoebel, Theodor 198 f.
Höger, Fritz 189
Huchzermeier, Hans Martin 125, 127

J

Jacobs, Eastman N. 227
Jacobs, Hans 222–224, 226, 229 f.
Jeffs, Charles 235
Jensen, Peter 138

K

Kaiser, Rudolf 224, 228
Kai-shek, Chiang 31
Kannt, Hans S. 94
Ketov, Dorj 291
Klar, Josef 138
Klose, Hans-Helmut 40
Koitsch, Richard 229
Kosin, Rüdiger 241
Kuhlmann, Klaas 208
Kuhr, Gustav 207
Kulenkampff, Johannes Dr. 94
Kunz, Wilhelm Dr. 202

L

Lamprecht, Karl 320
Lane, Frank 233
Lange, Johann 25, 28
Ley, Robert 166
Liebing, Oskar 241
Lohmann, Walter 29
Lücke, Fritz 198
Lürßen, Frieda, geb. Richter 31 f.
Lürßen, Friedrich 25, 46
Lürßen, Fritz-Otto 31 f.
Lürßen, Gert 31 f., 42
Lürßen, Otto 26–29, 31
Lürßen, Peter 46

M

Martens, Walter 133, 136
Medicus, Franz 229
Meindl, Erich 241
Messerschmitt, Willy 234

N

Naumann, Werner 222
Neumann, Eduard 238
Nipp, Ernst 233
Noé, Hermann sen. 118
Noé, Hermann jun. 136, 138–140

O

Ohler, Willi 201
Otto, Familie 263

R

Raspert, August 232 f.
Rebeski, Hans 241 f., 244
Reitsch, Hanna 226, 229
Rickmers, Andreas 53
Rickmers, Claus 62, 125
Rickmers, Paul 53
Rickmers, Peter 53
Rickmers, Rickmer Clasen 53
Rohlf, Ewald 251
Rönner, Thorsten 208
Roselius, Ludwig 220

S

Saltzmann 198
Schäffer, Fritz 235
Scheibe, Egon 229
Schierack, Horst 140
Schleicher, Alexander 229
Schlotterhose, Conrad 202
Schröder, Johann Friedrich 11, 115
Schulze, Hans Joachim 231
Schulze, Wolfgang 233
Schweyer, Heinz 225
Seibel, Charles 249, 251

Sheikh Rashid bin Said al Maktoum 287
Sikorsky, Igor 247 f.
Smidt, Johann 8
Speer, Albert 31
Steininger, Hans 265
Strauß, Franz-Josef 235
Strentz, Heinrich 191

T

Tank, Kurt 249
Tecklenborg, Johann C. 115
Tecklenborg, Wilhelm 12
Thyssen-Bornemisza, Hans-Heinrich
125
Tinnemeyer, Fr. 191

U

Ulrichs, H. F. 25

V

van Nes, Wilhelm 241 f., 244
Vogel, Emil 193, 201

W

Weicker, Konrad 136
Wesemann, Adolf 58
Wiethüchter, August 226
Wills, Philip 221, 223

Z

Zeh, Karl 201

Autorenvitaen



Harald Focke, Jg. 1950, Studiendirektor. Abitur in Diepholz, Studium der Geschichte, Germanistik und Pädagogik an der Universität Hamburg. Bis 2013 Mitglied der Schulleitung des Gymnasiums Sulingen. Herausgeber der Schulgeschichtsbücher »Das waren Zeiten«. Veröffentlichungen zur Amerikaauswanderung, zum »Alltag unterm Hakenkreuz« und zur Regionalgeschichte, ab 2000 überwiegend zum Norddeutschen Lloyd nach 1945. Seit 2016 Chefredakteur eines Jahrbuchs der Seefahrt und Herausgeber maritimer Buchreihen. Website www.lloyd-klassik-kontor.de

Dr. Jan Christoph Greim, Jg. 1982. Studium der klassischen Archäologie sowie Technik- und Umweltgeschichte an der Ruhr-Universität Bochum. Von 2011 bis 2013 wissenschaftlicher Mitarbeiter am Deutschen Schiffahrtsmuseum Bremerhaven. Zwischen 2014 und 2016 wissenschaftliches Volontariat am Focke-Museum – Bremer Landesmuseum für Kunst und Kulturgeschichte, im Anschluss Projektleiter bis 2017. Ab 2017 Leitung des Museums Moorseeer Mühle in Nordenham. 2018 wurde Greim am Lehrstuhl für Technik- und Umweltgeschichte der Ruhr-Universität Bochum promoviert und ist seit 2020 Leiter der Abteilung Handelskunde am Übersee-Museum Bremen.



Thomas Hintz, geb. 1960 in Kampala/Uganda, nach dem Abitur Ausbildung als Bankkaufmann bei der Deutschen Bank, Bremen. Weiterbildung zum Bankfachwirt in Bremen. Auslandsaufenthalte in den USA, dann insgesamt zehn Jahre in Australien, Pakistan und Indonesien für die Deutsche Bank. Seit 2004 Geschäftsführer der Fa. Hintz Foodstuff Production in Bremen.



Mag. phil. Günther Hörbst, Jg. 1972, Studium der Politikwissenschaft, Geschichte und Medien in Innsbruck und Bremen. 1996 Sponson in Innsbruck. 1996 bis 1998 Freier Journalist bei BILD und WELT in Bremen. 1998 bis 2009 Axel Springer Verlag (u.a. Hamburger Abendblatt, Computer BILD, WELT). 2009 bis 2012 Leiter der Wirtschaftsredaktion des Weser Kurier Bremen. 2013 bis 2016 Chefredakteur der Deutschen Verkehrs-Zeitung DVZ. 2016 bis 2017 Geschäftsführer des Vereins BHV und der Stiftung Via Bremen. Seit 2017 Leiter Unternehmenskommunikation beim Raumfahrtunternehmen OHB SE in Bremen.

Michael Jurk, M.A., Jg. 1953. Studium der neueren/neuesten Geschichte, Schwerpunkt Wirtschaftsgeschichte in Mainz und Frankfurt/M. 1988-1999 Aufbau und Leitung des Unternehmensarchivs der Axel Springer Verlag AG in Hamburg. 1999-2008 Aufbau und Leitung des Historischen Archivs der Dresdner Bank, Frankfurt/Main. 2008-2013 Co-Leitung des Historischen Archivs der Commerzbank, Frankfurt/Main. 2002-2013 Gründer und Vorsitzender der Eugen-Gutmann-Gesellschaft, Frankfurt/M.; seitdem Ehrenvorsitzender. 1998-2013 Mitglied im Vorstand der Vereinigung deutscher Wirtschaftsarchivare e.V.; ab 2008 Vorsitzender. Seit 2013 als Archivberater tätig, u.a. im Auftrag des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Bremerhaven und der Vereinigung deutscher Wirtschaftsarchivare e.V.



Dr. Jörn Lindner, Jg. 1977. Studium der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Politischen Wissenschaft und Sozialpsychologie in Hamburg. 2009 Promotion in Hamburg in Kooperation mit dem Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven über die Firmen der Familie Rickmers. Seitdem freier Historiker, Dozent und Publizist. Zahlreiche Veröffentlichungen in den Bereichen maritime Unternehmensgeschichte, History Marketing, Hochschuldidaktik und Regionalgeschichte. Vorsitzender des Fachausschusses »Geschichte des Schiffbaus« der Schiffbautechnischen Gesellschaft.



Dr. Christian Ostersehlte, Jg. 1959, Studium der mittleren und neueren Geschichte, Volkskunde und Ur- und Frühgeschichte in Kiel. 1986 Promotion in Kiel. Tätigkeit in verschiedenen Museen, Archiven und Unternehmen der maritimen Wirtschaft, seit 1998/2004 Archivar bei der Fr. Lürssen Werftgruppe in Bremen und seit 2016 im Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven. Mitglied der Historischen Kommission Niedersachsen/Bremen seit 2008. Zahlreiche Veröffentlichungen vor allem zur deutschen und internationalen Schifffahrtsgeschichte des 19./20. Jahrhunderts.

Dr. Dirk J. Peters, Jg. 1949

Technikhistoriker und Industriearchäologe, Kurator für die Abteilung «Schifffahrt im Industriezeitalter» des Deutschen Schifffahrtsmuseums in Bremerhaven bis 2014. Lehrauftrag am Historischen Seminar der Universität Osnabrück (Technik-, Wirtschafts- und Sozialgeschichte) bis 2015. Mitglied verschiedener Gremien der technikgeschichtlichen Forschung und der maritimen Denkmalpflege sowie der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen. Zahlreiche Veröffentlichungen und Ausstellungen zur Schifffahrts-, Industrie- und Technikgeschichte



Dr. Hartmut Pophanken, Jg. 1948. Studium der Fächer Geschichte, Politik und Anglistik.

1974 bis 2012 Gymnasiallehrer, 1998 Promotion über die Gründung der Firma Weserflug an der Universität Bremen. Abgeordnet als Lehrkraft, dann wissenschaftlicher Mitarbeiter an die Hochschule Bremen 1985-94 und die Universität Bremen 1999-2002. 2002-2012 Fachberater für den bilingualen Unterricht im Land Bremen und Studiendirektor am Hermann-Böse-Gymnasium.

Veröffentlichungen zur Wirtschafts- und Technikgeschichte und zur Geschichte des technischen Bildungswesens. Mitherausgeber eines Sammelbandes zur Bremischen Luftfahrtgeschichte (2016). Segelflieger seit 1963.

Dr. phil. Harald Wixforth, geb. 1959, Promotion 1991, danach Geschäftsführer des Sonderforschungsbereichs 177 »Neuzeitliches Bürgertum«. Ab 1995 Mitarbeiter in zahlreichen großen Forschungsprojekten, unter anderem »Die Dresdner Bank im Dritten Reich«, »Der Flick-Konzern im Dritten Reich« sowie »Thyssen im 20. Jahrhundert.« Zahlreiche Veröffentlichungen zur Banken- und Finanzgeschichte, zur deutschen und internationalen Unternehmensgeschichte sowie zur regionalen Wirtschaftsgeschichte, unter anderem »Banken und Schwerindustrie in der Weimarer Republik« (Köln 1995), »Die Expansion der Dresdner Bank in Europa« (München 2006), »unser lieben ältesten Tochter. 150 Jahre Bremer Bank. Eine Finanz- und Wirtschaftsgeschichte der Hansestadt Bremen« (Bremen 2006). Derzeit Research Fellow und Senior Expert am Deutschen Schiffahrtsmuseum Bremerhaven sowie Geschäftsführer der Gesellschaft für mitteleuropäische Banken- und Sparkassengeschichte.



Impressum

Die Bildnachweise stehen direkt bei den Abbildungen oder liegen bei den Autoren. Trotz größter Sorgfalt und intensiver Recherche konnten die Urheber des Bildmaterials in einigen, wenigen Fällen nicht ermittelt werden. Es wird gegebenenfalls um Nachricht an den Verlag oder die Herausgeber gebeten.

1. Auflage 2021
Copyright © Edition Falkenberg, Bremen
ISBN 978-3-95494-236-7
www.edition-falkenberg.de

Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (durch Fotografie, Mikrofilm oder irgendein anderes Verfahren) ohne schriftliche Erlaubnis des Verlages reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

www.edition-falkenberg.de