

Werftprojekte in Lübeck am Anfang des 20. Jahrhunderts

Haaker, Heinz

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Haaker, H. (1994). Werftprojekte in Lübeck am Anfang des 20. Jahrhunderts. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 17, 321-344. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52455-9>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

WERFTPROJEKTE IN LÜBECK AM ANFANG DES 20. JAHRHUNDERTS

VON HEINZ HAAKER

Einleitung

Jahrhunderte lang war die Hansestadt Lübeck ein durch das Bürgertum politisch beherrschter Stadtstaat gewesen. Etwa mit der Einführung der Gewerbefreiheit (1867) und dem Beginn des Kaiserreichs (1871) lassen sich erste Ansätze eines Wandels von einer reinen Kaufmanns- und Handelsstadt in eine gering industrialisierte Stadt erkennen. Ein diesen Veränderungen vorausgehender Sinneswandel deutete sich zuerst bei dem aufgeklärten Bürgertum und bei den (Klein-)Industriellen an. Sie wollten damit den Anschluß an die Industrialisierungsbewegung im damaligen Deutschland sicherstellen. Die konservativen Bevölkerungsschichten wurden damit paradoxerweise zum Träger des Fortschritts.

Der Sinneswandel kam schließlich – spät, aber nicht zu spät – mit der Gründung des »Lübecker Industrie-Vereins« (1889–1914) zum Ausdruck.¹ Im nachhinein gesehen, war die Ansiedlung des Hochofenwerkes Lübeck (1905–1981) der größte Erfolg dieser Selbsthilfeeinrichtung lübeckischer Bürger.²

Der Lübecker Industrie-Verein (LIV) versuchte damals, die von starren kaufmännischen und konservativen Traditionen geprägten Verhaltensmuster der seinerzeitigen Lübecker Führung aufzubrechen. Von einer nachhaltigen Veränderung dieser Verhaltensmuster kann allerdings keine Rede sein. Das wäre denn wohl auch von einem Verein zur Förderung der Industrialisierung zuviel verlangt. Im heutigen Lübeck sind sie weiterhin Bestandteil der Auseinandersetzungen um den einzuschlagenden wirtschaftspolitischen Kurs.

Den erfolgreichen Bemühungen des LIV verdankt Lübeck jedoch die Gründungen einiger heute noch existierender Unternehmen.

Darüber hinaus beruhen alle Industrie-Ansiedlungsprojekte des hier betrachteten Zeitraumes auf einem Senats-Antrag an den Bürgerausschuß vom 20. Juli 1907 hinsichtlich der »Maßnahmen zur Verwertung der Industrieländereien«.³ Initiatoren dieses Antrages waren der Lübecker Industrie-Verein und die Handelskammer. Am 4. September 1907 wurde der Antrag angenommen. Er hatte die Gründung einer Kommission, des sogenannten Industrieausschusses, zur Folge, welcher aus *zwei senatorischen und einem bürgerlichen Mitglieder der Baudeputation und – mit beratender Stimme – einem Techniker dieser Behörde, sowie aus zwei von der Handelskammer und einem von der Gewerbekammer* (heute: Handwerkskammer; H.H.) *abzuordnenden Sachverständigen ...*³ bestand. Aufgabe des Industrieausschusses war es, *das Finanzdepartement in allen, den Verkauf von Industrieländereien betreffenden Angelegenheiten gutachtlich zu beraten.*³ Die Antragsteller hatten nämlich richtig erkannt, *daß die allgemein als notwendig anerkannte Heranziehung neuer Industriebetriebe nach Lübeck dadurch erschwert werde, daß die erforderlichen Verhandlungen einen all zu großen Zeitraum in Anspruch nehmen, beim Senate die Ergreifung wirksamer Maßregeln zur schnellen Aufschließung der Industrieländereien*³ zu erreichen.

Unabhängig hiervon läßt sich etwa ab dem Beginn dieses Jahrhunderts auch ein verstärktes Interesse an der Gründung von neuen Schiffswerften feststellen. Es gibt Hinweise

darauf, daß diese vielfältigen Interessensbekundungen eine Folge der kaiserlichen Politik und des Ersten Weltkrieges waren. Hans Walden gelang es schließlich nachzuweisen, daß die Herausbildung von Großwerften im ursächlichen Zusammenhang mit der wirtschaftlichen und militärischen Expansion des deutschen Kaiserreichs stand.⁴ In diesem Zusammenhang ist ferner der Geheime Regierungsrat Sholto Douglas zu nennen, dessen Wirken u.a. Gegenstand dieser Abhandlung sein wird.

Das Zusammenspiel dieser verschiedenen Strömungen führte unter anderem auch zu den im folgenden eingehender zu betrachtenden Werftprojekten in Lübeck.

Hahn-Werft (1903)

In den Lübecker-Industrie-Vereins-Akten des Archivs der Hansestadt Lübeck (AHL) ist eine Denkschrift⁵ des Lübecker Ingenieurs J. Hahn⁶ zur Errichtung einer Schiffswerft enthalten. Sie wurde mit Schreiben vom 28. Januar 1903 an Paul Strack⁷, der damals Vorstandsmitglied des Lübecker Industrie-Vereins war, übersandt.⁸ In dieser Schrift schlug Hahn die *Anlage einer Schiffswerft mit Schwimmdock bei Lübeck a.d. Trave* vor. Diese

Denkschrift.

Die Anlage einer Schiffswerft mit Schwimmdock

bei Lübeck a. d. Trave.

Infolge des grossen Aufschwunges der Schifffahrt in den letzten Jahren und der stetigen Weiterentwicklung, in der sie sich befindet, haben sich sämtliche deutsche Werften veranlasst gesehen, ihre Betriebsanlagen, soweit es ihnen möglich war, auszudehnen, die älteren maschinellen Betriebsmittel durch neue leistungsfähigere zu ersetzen, elektrische, hydraulische und pneumatische Kraftmittel einzuführen bezw. in viel ausgedehnterem Masse anzuwenden und die Heb- und Transportmittel nach amerikanischen Vorbildern zu einer viel schnelleren und rationelleren Bewältigung der Aufträge umzugestalten.

Viele Werften mussten die Terrains für die Erweiterung mit grossen Opfern erwerben, Werkstätten, kaum 5 bis 6 Jahre alt, bedeutend umbauen und vergrössern, sogar vollständig niederreißen, um Platz für vermehrte oder vergrösserte Hallen zu erhalten und sich zu Werkstätten - Neubauten an anderer Stelle entschliessen.

Anderer Werften konnten nicht einmal ihre alten Terrains und Werkstätten entsprechend erweitern, weshalb sie zur Anlage ganz neuer Werftanlagen / Plensburg, A. G. Weser, Bremer Vulkan / gezwungen waren.

Denkschrift des Ingenieurs J. Hahn von 1903. (AHL)

Denkschrift ist weder mit einem Verfassernamen, noch mit einem Datum versehen. Da sie aber ausdrücklich im genannten Brief erwähnt wird, ist davon auszugehen, daß J. Hahn deren Verfasser ist.

Nach dieser Denkschrift sollte die neue Werft an der Trave auf der Höhe des damaligen Gutes Dänischburg entstehen – etwa dort, wo heute die Fabrik von Villeroy & Boch liegt. Hahn empfahl dafür die Anlage von fünf Helgen. Sie sollten so dimensioniert werden, daß der Bau von Schiffen bis 180 m Länge möglich wäre. Des weiteren sollte die Werft zwei Schwimmdocks und eine Eisen- und Metallgießerei erhalten. Mit den zu errichtenden Anlagen sollte der Betrieb schließlich in die Lage versetzt werden, im Mittel jährlich zehn Schiffe mit einer Tragfähigkeit von je 8000 Tonnen abzuliefern. Das benötigte Grundkapital dieser neuen Aktiengesellschaft bezifferte Hahn auf 8 Mio. Mark. Als Errichtungszeitraum werden zwei Jahre genannt.

Da Hahn dem LIV-Vorstandsgremium offensichtlich unbekannt war, wurde er nach der Einreichung seiner Unterlagen erst einmal aufgefordert, seinen Lebenslauf einzureichen.⁹ Damit wollte man sicherlich nicht nur Erkenntnisse über ihn und seine eventuellen Hintermänner, sondern auch etwas Zeit gewinnen. Dem Vorstand war nämlich inzwischen bekannt geworden⁹, daß die Werft »Stettiner Maschinenbau Actiengesellschaft Vulcan«¹⁰ Überlegungen anstellte, ihren Betrieb zu verlegen, und man deshalb Kontakt aufnehmen wollte.¹¹ Wegen einer finanziellen Prüfung des Projektes beabsichtigte der LIV-Vorstand schließlich, das Wolf'sche Bank-Consortium in Lübeck anzusprechen.¹²

Diese taktische Vorgehensweise sollte sich als richtig erweisen. Mit Schreiben vom 18. März 1903 zog sich J. Hahn schon wieder aus dem eigenen Projekt zurück.¹³ Er begründete es damit, inzwischen eine feste Anstellung gefunden zu haben. Aus dem gleichen Grund sah er auch von der Einsendung seines Lebenslaufes ab. Da Hahn aber weiterhin an den Erfolg seines Projektes glaubte, wollte er gern einen Nachfolger benennen. Soweit scheint es aber nicht mehr gekommen zu sein, denn in den Archivalien ist darüber nichts überliefert. Nach nur knapp drei Monaten war somit das Werftprojekt wieder aufgegeben worden, und zwar offenbar endgültig, denn es gibt keine weiteren Akten, und es lassen sich auch in anderen Archivbeständen keine Hinweise auf einen eventuellen weiteren Fortgang finden.

Das Projekt scheiterte in diesem Stadium letztendlich an Hahns zweifelhafter Seriosität und Ernsthaftigkeit. Bezeichnenderweise reichte er weder einen Lebenslauf ein, welcher ein Nachweis seiner Seriosität und Qualifikation hätte sein können; ferner zog er sich von dem Projekt zurück, ohne einen vorher angekündigten Nachfolger zu benennen.

Schade-U-Boot-Werft (1908)

Mit Hilfe eines Schreibens¹⁴ versuchte der Berliner Civilingenieur¹⁵ Rudolf Schade¹⁶ die Errichtung einer neuen Werft, speziell zum Bau von Unterseebooten, in Lübeck zu initiieren. Den Anlaß seines Briefes lieferte ihm ein Unterseebootmodell der Firma Friedrich Krupp, welches er in einer Schiffbauausstellung eines ungenannten Ortes sah.

In seinem Schreiben stellte sich Rudolf Schade als erfahrener 40jähriger Ingenieur vor. Er habe seine Erfahrungen in leitenden Positionen in Berlin und London erworben, wobei er in London bei der *bekannt*en *Lake Torpedoboot Company* beschäftigt gewesen sei. Er versicherte außerdem, sich für eine erfolgreiche Projektabwicklung einsetzen zu wollen. Dieses Angebot schien nicht nur dem Geschäftsführer des Lübecker Industrie-Vereins, Dr. Erich Wallroth¹⁷, *recht wenig fundiert* zu sein, sondern auch dem LIV-Vorsitzenden, Senator Ewers.¹⁸ Auf dessen Anregung bat Dr. Wallroth deshalb den Direktor der Lübecker

Schiffswerft von Henry Koch, Franz J. Koch¹⁹, um eine *gefällige Durchsicht*²⁰, *um einige Bemerkungen darüber* (zu er)bitten, *ob Sie von der Sache etwas halten bezw. wie man Herrn Rud. Schade am besten antwortet*. Daraufhin teilte Franz J. Koch mit, *dass die Schiffswerft von Henry Koch für den Bau von Unterseebooten nicht in Betracht kommt*.²¹ Koch bezweifelte in seinem Schreiben auch, *daß in hiesigen Kreisen Kapital zu haben sein wird*, um solch eine Werft zu errichten. Er empfahl deshalb, Rudolf Schade abzusagen. Des weiteren wird hier von Franz J. Koch noch eine wichtige Frage auf ihren eigentlichen Kern gebracht, nämlich, *weshalb sich der Bau von Unterseebooten für Lübeck besonders eignen sollte*. Rudolf Schades Brief²² liefert hierfür keine Begründung.

Daß Direktor Koch von der gleichnamigen Werft vom LIV – sozusagen als Gutachter – eingeschaltet wurde, scheint nicht gerade eine glückliche Entscheidung gewesen zu sein. Man darf sicherlich Franz Koch unterstellen, daß er kein Interesse daran gehabt haben wird, sich einen Konkurrenten nach Lübeck zu holen. Es bleibt allerdings die Frage, wen man – ohne große Umstände – sonst als Gutachter hätte einschalten sollen. Aus den Reihen der Lübecker Werftindustrie konnte kein anderer Gutachter bestellt werden. Die Kochsche Werft war nämlich damals Lübecks einziger Seeschiffswerft.

Die genannten Gründe führten schließlich am 13. Juli 1908 zur Absage an den Civilingenieur Rudolf Schade in Berlin.²³

So überraschend und wenig begründet, wie dieses Werftprojekt über Lübeck kam, wurde es nach knapp vier Wochen wieder zu den Akten gelegt.

Auch hier sind die Gründe des Scheiterns in der mangelnden Seriosität und Ernsthaftigkeit des Initiators zu suchen. Es ist außerdem zu vermuten, daß das Projekt möglicherweise nur darauf beruhte, von der seit etwa Anfang des Jahrhunderts forciert betriebenen kaiserlichen Großmachtpolitik profitieren zu wollen. Zur Umsetzung seines Projektes fehlte es Rudolf Schade allerdings doch an einflußreichen Fürsprechern in den politisch-militärischen Kreisen der wilhelminischen Regierung.

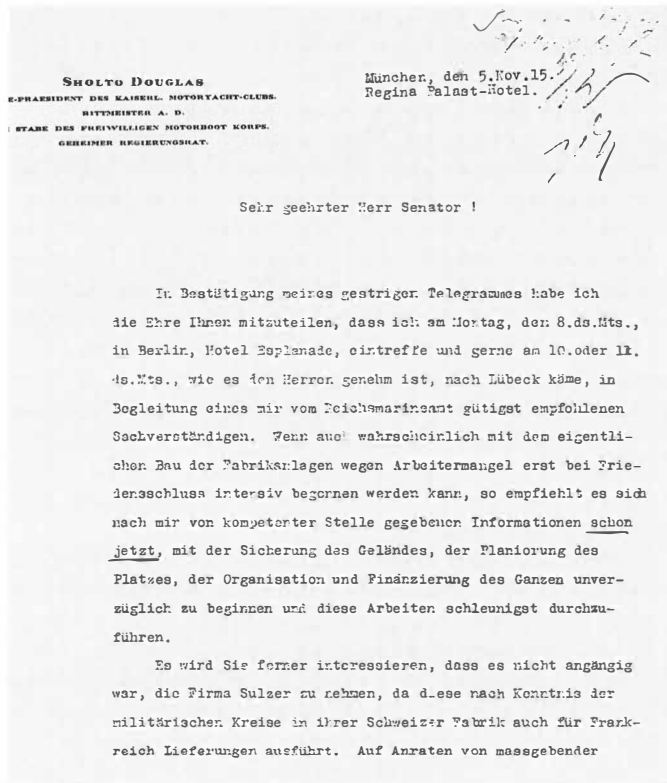
Wenn man von den eben erwähnten politisch-militärischen Aspekten absieht, scheiterten beide Projekte aus den gleichen Gründen. Unter anderen als den Lübecker Verhältnissen wären sie wohl nicht so schnell zu den Akten gelegt worden. Denn die schon in der Einleitung erwähnten stark ausgeprägten kaufmännisch-konservativen Verhaltensmuster waren der Grund dafür, beide Projekte mit einer gewissen Skepsis zu betrachten und erst dann eine wohlabgewogene und fundierte Entscheidung zu fällen. Mit anderen Worten: Bei leichtfertigeren Entscheidungsfindungen hätten beide Projekte durchaus weitergeführt werden können. Eine Garantie für eine erfolgreiche Industrieansiedlung wäre das allerdings nicht gewesen.

Douglas-Werft (1915–1916)

Der Name des Geheimen Regierungsrates Sholto Douglas²⁴ taucht in den Archivalien erstmals mit einem Schreiben von ihm an Senator Friedrich Ewers²⁵ vom 5. November 1915 auf.²⁶ Douglas meldete darin seinen in Lübeck erwünschten Besuch zu Gesprächen über die Errichtung einer neuen Schiffswerft und Maschinenfabrik an. In seiner Begleitung kündigte er einen nicht genannten, vom Reichsmarineamt (RMA) empfohlenen Sachverständigen an. Er empfahl deshalb, zu den Gesprächen von Lübecker Seite ebenfalls einen erfahrenen Schiffbau-Sachverständigen hinzuzuziehen.

Den weiteren Äußerungen dieses Schreibens kann entnommen werden, daß es schon vor dem Ersten Weltkrieg Gespräche in dieser Angelegenheit gegeben haben muß. Sie müssen zwischen Sholto Douglas und dem Lübecker Industrie-Verein, respektive den Staatsver-

Schreiben von Sholto
Douglas an Senator
Friedrich Ewers. (AHL)



tretern, stattgefunden haben. Es wird nämlich in diesem Zusammenhang auf zwei bekannte ausländische Unternehmen verwiesen, auf die schweizerische Maschinen- und Schiffsdieselmotorenfabrik Gebrüder Sulzer AG aus Winterthur, welche damals noch eine Dependance in Ludwigshafen am Rhein besaß, sowie auf die dänische Schiffswerft und Schiffsdieselmotorenfabrik Burmeister & Wain A/S²⁷ aus Kopenhagen. Außerdem erwähnt Douglas, daß von höherer Stelle die Firma Sulzer wegen ihrer Lieferungen an Frankreich abgelehnt worden sei. *Auf Anraten von massgebender Stelle ist deshalb die Görlitzer Maschinenbau-Aktiengesellschaft²⁸ an deren Stelle getreten*, heißt es dann weiter.

Die Ablehnung der Gebrüder Sulzer AG durch militärische Kreise läßt vermuten, daß sie erst kurz vor oder nach dem Beginn des Ersten Weltkrieges ihr Interesse bekundet hatte. Da Frankreich damals als der Erbfeind Deutschlands angesehen wurde, war also zwangsläufig mit dieser Absage zu rechnen.

Das Ausscheiden der Burmeister & Wain A/S begründete Douglas damit, daß sie *ihre Kapital um einige Millionen vergrößert* habe. Außerdem sei sie so *ausserordentlich in Anspruch genommen*, daß sie sich vor 1920 nicht mehr engagieren könne, heißt es dann weiter. Der Brief schließt mit dem Wunsch, im Anschluß an diese Gespräche auch noch über eine von der Hamburger Reederei Sloman projektierte neue Reederei in Lübeck zu sprechen.

Im Gegensatz hierzu nannte Sholto Douglas in einem späteren Schreiben²⁹ den Kriegsbeginn und seine eigene Einberufung zum Militär als Ursache. Nach seiner Rückkehr *aus dem Felde*, heißt es weiter, seien die Gespräche jedoch wieder aufgenommen worden. Anscheinend war inzwischen jedoch längst die Rückzugsentscheidung von Burmeister &

Wain A/S gefallen. Der Grund zur Wiederaufnahme der Gespräche kann demnach nur darin gelegen haben, es dem Verhandlungspartner mitzuteilen. Die wahren Gründe des Rückzuges von Burmeister & Wain aus dem Lübecker Werftprojekt sind daher eher im Ersten Weltkrieg mit seinem ungewissen Ausgang als in den Großinvestitionen zu sehen. Damit scheint das in den Akten genannte Argument nur vorgeschoben zu sein. Wahrscheinlich zog sich also, im Gegensatz zur Gebrüder Sulzer AG –, deren Ausscheiden nur über den Druck von höheren Stellen erreicht werden konnte –, die Burmeister & Wain A/S aufgrund der obigen Konstellationen freiwillig aus dem Projekt zurück.

Des weiteren empfiehlt Sholto Douglas im obigen Brief³⁰ nicht nur die Gründung einer Schiffswerft und Reederei für *Oelschiffe* (d.h. Motorschiffe) in Lübeck, sondern auch die einer Motorenfabrik. Diese letztere Empfehlung stammte offensichtlich von Marine-Baurat Dr. Ing. Veith³¹ aus dem Reichsmarineamt, auf dessen in *freundlicher Weise privatim* erteilten Rat er sich hierin bezog. Daß letztlich die A.-G. Görlitzer Maschinenbauanstalt und Eisengießerei ihre neue Motorenfabrik in Lübeck errichten sollte, scheint ebenfalls auf dieser Empfehlung zu beruhen. Es ist daher nicht ganz abwegig anzunehmen, daß der Geheimrat Dr. Veith auch einen maßgeblichen Einfluß auf das oben dargestellte Ausscheiden der Gebrüder Sulzer AG aus dem Bewerberkreis hatte. Vielleicht war es sogar gänzlich seine eigene Entscheidung.

Hiermit sind bisher unbekannt Details zur Geschichte des Lübecker Eisen- und Stahl-schiffbaus nachgewiesen, nämlich die Verhandlungen zweier weltbekanntere ausländischer Firmen über die Errichtung einer neuen Schiffswerft und Maschinenfabrik in Lübeck.

Bereits kurz nach dem Douglas'schen Brief³² ist einer LIV-Notiz³³ zu entnehmen, daß der Verein einstimmig die Herreninsel als Fabrikgelände vorschlug. Des weiteren unterstützte man Douglas' Forderung, ein städtisches Preisangebot zu erhalten und ihm das avisierte Gelände bis zum 31. Dezember 1916 *an Hand* zu stellen.

Parallel zu seinen Bemühungen, den Bau einer neuen Schiffswerft mit einer angeschlossenen Motorenfabrik in Lübeck durchzusetzen, muß Sholto Douglas sich die Unterstützung eines Gutachters gesichert haben. Dieser Gutachter – Heinrich Wehrle, Dipl.-Ing. und Königlicher Professor in München – verfaßte ein Exposé über die projektierte Werft in Lübeck.³⁴ Ihm sind die näheren Einzelheiten zu entnehmen. Die projektierte Werft sollte danach 800 Arbeiter beschäftigen, 4 Helgen à 150 m Länge für Schiffe bis zu 8000 Tonnen und darüber sowie für Unterseeboote und 4 kleinere Helgen von je 50 m Länge für Fischdampfer und Binnenschiffe erhalten. Die Kosten für den Neubau der Werft schätzte Wehrle auf 4 200 000 Mark, die der Motorenfabrik auf 1 500 000 Mark.

Wohl aufgrund dieser eben erwähnten guten Voraussetzungen stimmte die Finanzbehörde bereits am 8. Dezember 1915 dem obigen LIV-Vorschlag zu.³⁵

Doch schon kurze Zeit später revidierte Professor Wehrle seine vorherigen Annahmen erheblich. Der Grund hierfür ist zwar nicht bekannt, könnte aber darin gelegen haben, daß ihm seine früheren Annahmen inzwischen doch zu optimistisch erschienen. Es ist aber auch nicht ganz auszuschließen, daß sein Auftraggeber inzwischen wesentliche Vorgaben geändert hatte. In diesem Gutachten »Zur Errichtung einer Schiffswerft für Oelschiffe (Motorschiffe) im Staat Lübeck«³⁶ wird eine um 50 % reduzierte Anzahl der Helgen genannt, jedoch mit einer Bedarfs-Option auf eine Verdoppelung, d.h. auf den alten Wert seines früheren Exposés. Realistischerweise muß bei dieser Kapazitätsverringerung dann auch von reduzierten Beschäftigtenzahlen auf dieser neuen Werft ausgegangen werden, auch wenn darauf nicht eingegangen wird. Des weiteren sanken durch diese Reduzierung auch die Errichtungskosten von 4 200 000 auf 2 800 000 Mark. Darüber hinaus fand damals sogar schon das heute so wichtige sogenannte soziale Umfeld Eingang in dieses Gutachten. *Für die Arbeiterwohnungen wird der Senat Lübeck Sorge tragen. Es ist die Gründung einer*

gemeinnützigen Gesellschaft in die Wege geleitet, welche den Bau und die Unterhaltung der für die Arbeiterwohnungen nötigen Anlagen übernimmt, sodass der Werft in dieser Hinsicht keinerlei Kosten erwachsen, heißt es im Kapitel VII weiter. Dieses Zitat soll nur belegen, daß solch ein Handeln in der Gegenwart nicht immer unserer Zeit und damit unserem Denken entspringen sein muß.

Aus nicht dokumentierten Gründen wurde dieses Projekt jedoch Anfang 1916 nicht mehr weiter verfolgt. Es scheint, als sei die im folgenden beschriebene neue Projektvariante die Ursache für die Aufgabe.

Im Februar 1916 kam, den Archivalien zu Folge, diese neue Variante über die Errichtung einer neuen Lübecker Schiffswerft ins Spiel. Bei ihr ging es nicht mehr um einen reinen Werftneubau, sondern um die Übernahme, Standortverlegung und anschließende Vergrößerung einer bereits vorhandenen Werft durch auswärtige Unternehmen. Da es zu dieser Zeit in Lübeck nur eine Schiffswerft gab, konnte hier nur die Schiffswerft von Henry Koch AG gemeint sein.

Darüber hinaus beweist ein Artikel in den Lübeckischen Blättern (LBl)³⁷, daß über beide Projektvarianten in den entsprechenden Lübecker Kreisen schon seit längerem diskutiert worden sein muß. Im Gegensatz zu denen, *die für das neue Unternehmen eintreten*, beziehen die LBl jedoch dabei die Position, *daß das neue Unternehmen an die vorhandene Werft angegliedert wird*. In Lübeck gab es also widerstreitende Meinungen über die richtige Art der Ansiedlung einer neuen Schiffswerft.

In einer *streng vertraulichen Mitteilung* des LIV an Sholto Douglas³⁸ wird ihm empfohlen, an den Rechtsanwalt Dr. Heinrich Görtz³⁹ *heranzutreten damit keine voreiligen Schritte erfolgen*. Für eine Kontaktaufnahme sprachen mindestens zwei Gründe. Der erste ist darin zu sehen, daß Dr. Görtz damals Verhandlungsführer in Sachen Kapitalerhöhung und Werftvergrößerung der Schiffswerft von Henry Koch AG⁴⁰ in Lübeck war. Der zweite ist hinter der oben zitierten, etwas merkwürdige Formulierung versteckt. Sie deutet darauf hin, daß es noch andere Überlegungen als nur die gab, eine neue Schiffswerft zu errichten.⁴¹ Unter anderem heißt es hierzu in der Mitteilung des LIV, *Er (Dr. Görtz, H.H.) hat lediglich das allgemeine Interesse daran, daß hier etwas wirklich Großes und Gutes zustande kommt. Er weiß von Ihren Plänen nur ganz allgemein; d.h. er weiß lediglich, daß eventuell ein neuer großer Reflektant im Westen für eine anderwertige größere Finanzierung und Neugründung in Frage kommt*.⁴² Mit dieser Formulierung wird klar, daß sich hinter dem Ausdruck *größere Finanzierung* der Kauf bzw. die Übernahme einer Schiffswerft verbarg. Deutlicher ausgedrückt: die Übernahme der Kochschen Werft.

In einem Schreiben von Sholto Douglas an Dr. Wallroth vom 1. März 1916⁴³ werden diese neuen Bewerber namentlich genannt, allerdings mit einem deutlichen Hinweis auf den Wunschpartner, die – heute zum MAN-Konzern gehörende – Gutehoffnungshütte (MAN-GHH) aus Oberhausen. Dieser Hinweis wurde dadurch deutlicher, *dass Sie die Absicht von Blohm & Voss, die Koch'sche Werft zu kaufen und dass auch die A.E.G. das gleiche Interesse für Lübeck haben soll, durchblicken lassen*.

Nachdem der GHH-Vertreter am 2. März 1916 die Örtlichkeiten in Lübeck besichtigt hatte, sah sich Dr. Wallroth zu einem längeren Schreiben an Sholto Douglas⁴⁴ veranlaßt. In ihm heißt es u.a., *daß die ganze Werftbaufrage für die Gutehoffnungshütte wenigstens im einzelnen ein noch neuer Gedanke ist*. Die Erklärung für diese zögerliche Haltung ist diesem Brief ebenfalls zu entnehmen. Hiernach beschäftigte sich die GHH schon seit längerer Zeit mit dem Plan, ein Grundstück an der Küste zu erwerben, um dort Schwimmdocks bauen zu können. Der Vertreter der GHH wurde sich aber wohl erst während seines Besuches in Lübeck darüber klar, daß ein Dockbauplatz allein unrentabel wäre, d.h. nur im Zusammenhang mit einer Schiffswerft betrieben werden könnte. Da zudem der GHH-

Vertreter die Kochsche Werft als *fühlbaren* und etablierten Konkurrenten für eine neu zu errichtende Werft ansah, wurden ihm die Vorteile eines Zusammengehens mit dieser Werft verdeutlicht, die darin lagen, den Neubaubetrieb auf das avisierte Gelände der Herreninsel zu verlegen. Ein kleiner Reparaturbetrieb sollte am alten Standort verbleiben, und der Rest des alten Grundstückes sollte an den lübeckischen Staat verkauft werden. *Damit hätte sie für alle Zeiten ein wichtiges Monopol für den hiesigen Hafen*, heißt es weiter. Was die Umsetzung dieser Pläne für die Schiffswerft von Henry Koch AG möglicherweise bedeutet hätte, ist diesem Unternehmen entgegen meiner Erwartung doch mitgeteilt worden. In Dr. Wallroths Schreiben heißt es hierzu: *Über die Möglichkeit, einer Verbindung mit der G.H.H. ist der Vorsitzende des Aufsichtsrats der Koch'schen Werft, Herr Rechtsanwalt Dr. Görtz hierselbst, durch Herrn Senator Ewers unterrichtet.* Sein Brief schließt mit der Bitte an Douglas, *baldmöglichst mit Herrn Generaldirektor Reusch* von der GHH alles zu erörtern.

In einem weiteren Brief⁴⁵ des gleichen Verfassers an Sholto Douglas wird die vorher als recht unentschlossenen dargestellte Haltung der GHH wieder etwas in eine positive Richtung gerückt. Dr. Wallroth trägt hier nach, daß die GHH schon immer eine bereits vorhandene Werft erwerben wollte. Als Beweis für die Glaubwürdigkeit dieser Feststellung wird die vor Jahren gescheiterte Übernahme der Eiderwerft in Tönning durch die GHH genannt. Des weiteren erwähnt er, dem GHH-Vertreter die Kochsche Werft als *ausgezeichnetes Objekt* empfohlen zu haben. Der Verfasser bekräftigt diese Behauptung

Paul Reusch.

Verwaltungsratsmitglied
Herrn, Oberbauingenieur in Lübeck.

Büchelhafen, Rheinfeld, den 13. März 1916.

Herrn

Geheimen Regierungsrat S. Douglas,
zurzeit Hotel „Hauffe“

Leipzig.

Sehr geehrter Herr Geheimrat!

Betrifft Schiffswerft in Lübeck.

Nachdem ich mich über die Verhältnisse in Lübeck eingehend unterrichtet und heute ferner den Bericht des Herrn Oberingenieur Brinkmann entgegengenommen habe, komme ich zu folgendem Ergebnis:

- 1., Das für den Neubau der Werft in Aussicht genommene Gelände ist ziemlich weit entfernt von der Stadt gelegen, sodass umfangreiche Neubauten von Arbeiterwohnungen notwendig werden, um die Schwierigkeiten in der Beschaffung von Arbeitskräften zu überwinden.
- 2., Die weite Entfernung der Werft von der Stadt hat den Nachteil, dass Schiffe behufs Vornahme von Reparaturarbeiten, an welchen bekanntlich das meiste Geld verdient wird, dort nicht gern anlaufen werden, weil die Seeleute naturgemäss sich lieber in der Stadt aufhalten.

3.)

Schreiben des Generaldirektors Paul Reusch von der Gutehoffnungshütte mit der Absage an Werftpläne in Lübeck. (AHL)

dadurch, daß *ihr technischer Direktor Herr Stolz*⁴⁶ *in Fachkreisen als ein allererster Fachmann (Praktikus) gilt. Noch gestern hörte ich, daß Herr Blohm von Blohm und Voß in Hamburg, bei dem Stolz früher tätig gewesen ist, sich Herrn Görtz gegenüber äußerst lobend über Stolz geäußert haben soll. Er hat gesagt, daß, wenn ihn nicht freundschaftliche Rücksichten gegenüber den Lübecker Herren davon abhielten, er sich wahrscheinlich Direktor Stolz längst nach Hamburg zurück geholt haben würde.* Der Brief endet mit dem Wunsch, daß es Douglas gelingen möge, die GHH für Lübeck zu interessieren.

Offensichtlich ist dies aber nicht gelungen. Die Akten im AHL enthalten nur eine schriftliche Absage des GHH-Generaldirektors Paul Reusch.⁴⁷ Er begründet sie mit der großen Entfernung der neuen Werft von der Stadt Lübeck und den damit verbundenen Unbequemlichkeiten für die Werftarbeiter und die Seeleute der zu reparierenden Schiffe. Aufgrund dieser Tatsachen würden Schiffsreparaturen wohl ausbleiben, womit die neue Werft dann unwirtschaftlich werde. Des weiteren schrieb er: *Ein gemeinsames Vorgehen mit der Koch'schen Werft kann für mein Unternehmen nicht in Frage kommen, da wir Herr im Hause bleiben wollen und uns nicht gern mit anderen Unternehmungen und Aktionären verheiraten.* Ein weiterer Aspekt seiner Ablehnung waren die im Vergleich zu den Nordseehäfen wesentlich höheren Frachtkosten bis Lübeck. Am Ende heißt es: *Ich komme zu dem Schlusse, dass es für die Gutehoffnungshütte nicht zweckmäßig ist, sich in Lübeck anzubauen. Wenn ich dabei noch meine persönliche Meinung bezüglich der Weiterverfolgung des vom Staat Lübeck projektierten Unternehmens zum Ausdruck geben darf, so bin ich der Ansicht, dass mir der Ausbau der vorhandenen Koch'schen Werft in ihrer jetzigen Lage am zweckmäßigsten scheint. Ich glaube, dass es im Interesse des Staates Lübeck liegt, diesen Gedanken möglichst zu fördern.*

Damit war die hier ausführlich beschriebene Variante der Übernahme einer Schiffswerft, deren Verlegung und Vergrößerung nach den Douglas'schen Plänen gescheitert. Ob es in diesem Sinne je Verhandlungen mit den beiden anderen Interessenten – Blohm & Voss und AEG – gegeben hat, kann nicht belegt werden. Allerdings gibt es im Fall Blohm & Voss einen kleinen Hinweis darauf, daß eventuell doch Gespräche darüber stattgefunden haben. Sie scheinen jedoch aus emotionalen Gründen schon vorzeitig beendet worden zu sein.⁴⁹

Wie es die überlieferten Unterlagen zeigen, ließ sich Sholto Douglas von dieser negativen Entwicklung nicht beeindrucken. Diverse Schreiben, in denen immer wieder neue Interessenten benannt wurden, sind hierzu erhalten.⁵⁰ Durch diese Aktivitäten erhoffte er sich offensichtlich, daß ihm die zum Zwecke der Vermarktung *an Hand* gestellte Herreninsel über den 31. Dezember 1916⁵¹ hinaus weiterhin zur Verfügung stehen würde. Doch aufgrund des *bisherigen negativen Erfolges* wurde diese Verlängerung von Seiten des LIV und damit auch des lübeckischen Staates als ausgeschlossen angesehen⁵² und auch nicht durchgeführt. Diese Feststellung wird dadurch untermauert, daß sich hierzu keine weitergehenden Unterlagen in den einschlägigen Akten finden ließen. Daß es nicht anders gewesen sein kann, dafür sprechen nicht nur die weitere Entwicklung der Herreninsel bis in die Gegenwart, sondern auch die im nachfolgenden zu beschreibenden Projekte.

Einer der Gründe des Scheiterns des sogenannten Douglas-Werft-Projektes mit allen seinen Varianten ist darin zu sehen, daß Sholto Douglas anscheinend doch zu umtriebig war. Er konnte dadurch seine Kräfte nicht genug auf einen aussichtsreichen Bewerber konzentrieren, um mit diesem schließlich zu einem Abschluß zu kommen. Ein weiterer war sicher die genügende Anzahl anderer Interessenten, welche in Lübeck gern eine neue Schiffswerft errichten wollten, was wiederum bedeutete, daß man nicht unbedingt von Herrn Douglas abhängig war. Anders ausgedrückt, man braucht ein Produkt nicht geschickt zu vermarkten, wenn die Kunden vor der Tür Schlange stehen. Aus meiner Sicht ist die Nichtverlängerung des Optionsvertrages auch ein Beweis dafür, daß man sicher war,

nicht auf Sholto Douglas angewiesen zu sein. Die beiden nachfolgenden (gescheiterten) Projekte bestätigen das.

Sicher hat auch der Erste Weltkrieg zum Scheitern des Douglas-Werft-Projekts beigetragen. Entscheidender scheint mir aber, daß sich die Lübeckischen Staatsvertreter einbildeten, bei so vielen Bewerbern werde schon einer übrig bleiben. Wenn es so gewesen sein sollte, scheiterten letztlich alle Projekte an dieser etwas überheblichen Einstellung.

Trave-Schiffbaugesellschaft Hugo Töpfer & Co. AG, Lübeck (1917–1918)

Der erste erhaltene Vorgang des Werftprojektes Trave-Schiffbaugesellschaft ist eine handschriftlich verfaßte Aktennotiz.⁵³ Ihr ist zu entnehmen, daß Mitte Mai 1917 der Hamburger Rechtsanwalt Timpe bei der Lübecker Finanzbehörde um Gelände zur Errichtung einer Schiffswerft anfragte. Die Grundstücksgröße sollte 4–6 Hektar betragen. Die geplante Werft sollte zum Bau von Schiffen mit einer Tragfähigkeit von ca. 3000 Tonnen und einem Ablaufgewicht von rund 1000 Tonnen ausgelegt sein. Wie einer weiteren handschriftlichen Aktennotiz⁵⁴ zu entnehmen ist, muß schon kurze Zeit später – Ende Mai 1917 – in Lübeck eine Besichtigung des in Frage kommenden Geländes stattgefunden haben. Dank einer Aktennotiz sind die Teilnehmer auf Seiten der Interessenten überliefert. Es waren die Herren Franz J. Koch⁵⁵ aus Lübeck, ein Herr Nettlitz⁵⁶ aus Kiel, ein Ingenieur Töpfer⁵⁷, ebenfalls aus Kiel, sowie die beiden Hamburger Rechtsanwälte⁵⁸ Ledebour und Timpe.

Aus dieser Konstellation ergeben sich zwangsläufig zwei Fragen. Erstens: Besteht ein Zusammenhang zwischen dem Ausscheiden von Franz J. Koch aus dem Vorstand der Schiffswerft von Henry Koch AG am 19. März 1917⁵⁹ und seinem anschließenden Engagement als Gründer einer neuen Schiffswerft in Lübeck? Zweitens: Auf welchem Wege fanden die aus drei verschiedenen Städten stammenden Herren zu dem Werftprojekt zusammen? Eine Beantwortung beider Fragen wäre sicherlich von großem Interesse, doch aus Mangel an Quellen ist dies bisher nicht möglich. Allerdings gibt es ein längeres Schreiben des Aufsichtsratsvorsitzenden der Kochschen Werft an die Lübecker Baubehörde vom 6. Dezember 1917⁶⁰, in dem *Grundsätzliches über das Selbstverständnis der Werft und ihrem Verhältnis zu den industriell wirtschaftlichen Entwicklungstendenzen im damaligen Lübeck*⁶¹ deutlich wird. Darüber hinaus beklagt sich Herr Dr. Görtz hierin über die mangelnde Unterstützung seitens des Lübeckischen Staates bei der Erweiterung seiner Werft sowie über die einseitige Bevorzugung von neuen Lübecker Werftprojekten gegenüber der Kochschen Werft. Bei den hier namentlich nicht erwähnten neuen Werftprojekten handelt es sich um die in diesem Aufsatz behandelten aus der Zeit des Ersten Weltkrieges. Offen ist, ob ein Zusammenhang dieses Briefes mit der ersten Fragestellung besteht. Entgegen den üblichen Erwartungen zeichnete sich das obige Interessenskonglomerat nicht durch einen großen inneren Zusammenhalt, sondern durch häufig wechselnde Mitglieder bzw. Partner aus.

Mit einer kleinen Aktennotiz⁶² vom August 1917 wird die Existenz eines Vertragsentwurfs zwischen Herrn Franz J. Koch und Genossen einerseits und der Lübecker Finanzbehörde andererseits belegt. Hiernach wollten Franz J. Koch und Genossen in Schlutup gegenüber der heutigen Flender-Werft, wo im Sommer 1994 die neuen Kaianlagen für den schwedischen MoDo-Konzern eingeweiht wurden, eine neue Schiffswerft errichten. In dieser Notiz fällt sofort die ungewöhnliche Formulierung Genossen auf. Sie deutet darauf hin, daß die Interessenten nicht mit denen vom Mai des gleichen Jahres identisch sind. Eine

solche Bezeichnung wäre ansonsten sicherlich nicht benutzt worden. Feststellen läßt sich außerdem, daß weder die Namen der Genossen noch deren Gründe für die Anonymität bekannt sind. Nicht ganz sicher ist des weiteren, ob es sich hier um das ursprüngliche Projekt – nur mit neuen Interessenten – handelt. Es könnte ebenso eine neue Projektvariante oder gar ein völlig neues Projekt gewesen sein.

Überraschenderweise wird schon am 28. August 1917 der nicht näher begründete Verzicht des Kaufmannes Franz J. Koch und Genossen auf die Errichtung einer Schiffswerft in Schlutup aktenkundig.⁶³

Wiederum sind die Gründe für den Rückzug nicht überliefert. Aus Mangel an weiteren Aufzeichnungen ist auch eine Rekonstruktion der vermutlichen Hintergründe dieser Entscheidung nicht möglich. Das bedeutet, daß diese Aktennotiz den einzigen Hinweis hierauf enthält und weder in anderen Beständen noch unter anderen Signaturen des AHL weitere Hinweise/Nachweise gefunden werden konnten. Das Werftprojekt war damit aber noch nicht gescheitert. Im Gegenteil, es muß weiter ein grundsätzliches Interesse daran bestanden haben, auch wenn dies durch Archivalien nicht direkt bewiesen werden kann. Das Interesse muß so weit gegangen sein, daß das Projekt weiter konkretisiert wurde. Ansonsten ließe sich die Existenz eines Verhandlungsprotokolls über den Grunderwerb nicht erklären. Darüber hinaus fallen im weiteren Geschehensablauf erneut der schon mehrfach erwähnte geringe Zusammenhalt und die häufig wechselnden Mitglieder der Interessentengruppe auf.

Mit »Trave-Schiffbaugesellschaft Hugo Töpfer & Co. AG, Lübeck« ist dem eben erwähnten Verhandlungsprotokoll vom Februar 1918⁶⁴ erstmals der Name der geplanten neuen Lübecker Schiffswerft zu entnehmen. Als Namensgeber trat ein Verhandlungsteilnehmer auf, der Kieler Schiffbauingenieur Hugo Töpfer⁶⁵, ein Teilnehmer der ersten, im Mai 1917 datierten Geländebesichtigung. Die beiden anderen Teilnehmer dieser Verhandlungen auf Seiten der zu gründenden Firma waren in Lübeck namhafter als Töpfer. Es handelte sich um die beiden Senatoren Emil Possehl und Paul Strack.⁶⁶

Damit sind nicht nur wieder neue Mitglieder der Interessentengruppe um dieses Werftprojekt nachgewiesen, sondern auch die Tatsache, daß zwei damals recht einflußreiche Lübecker Persönlichkeiten unter ihnen waren. Dies Engagement zweier bekannter, finanziell unabhängiger Lübecker Senatoren bei der Gründung einer neuen Schiffswerft war bislang unbekannt. Andere Verweise hierauf ließen sich nicht finden. Daher läßt sich auch nicht klären, weshalb die beiden Senatoren Emil Possehl und Paul Strack Mitbegründer einer Schiffswerft werden wollten. Es ist aber möglich, daß Emil Possehl aufgrund seines Senatsamtes Interesse an, vielleicht überhaupt erst Zugang zu diesem Projekt gefunden hat. Daß diese Hypothese nicht ganz abwegig ist, wird unter dem Abschnitt »Triton-Werke« deutlich werden. Paul Strack wiederum könnte Interesse an einer Beteiligung gefunden haben, weil er bis 1910 LIV-Vorsitzender gewesen war und noch entsprechende Kontakte hatte. Des weiteren fehlt es an einer Erklärung, weshalb der in der Branche unbekanntere Schiffbauingenieur Hugo Töpfer nicht nur Firmenmitgründer, sondern auch noch Namensgeber des neuen Unternehmens werden konnte.

Dem erwähnten Verhandlungsprotokoll⁶⁷ ist zu entnehmen, daß über einen Entwurf des Grundstückskaufvertrages verhandelt worden ist. Leider ist dieser Vertragsentwurf nicht überliefert. Den Andeutungen des Protokolls nach zu urteilen, ließen sich ihm sicherlich interessantere Einzelheiten als nur die mühsam ausgehandelten Änderungen entnehmen. Dem gleichen Protokoll zu Folge wollte das neue Werftunternehmen ein ca. 8 ha großes Staatsgelände in Gothmund an der Trave erwerben. Außerdem sollte noch ein dort nicht näher bezeichnetes, kurz vorher vom lübeckischen Staat zurückerworbenes Erbpachtgelände gekauft werden. Der Preis für das Staatsgelände war mit vier Mark/m², der des

anderen mit einer Mark/m² angegeben. Das Werftgelände hätte unmittelbar an der heutigen Anlegebücke des am rechten Traveufer gelegenen Gothmund begonnen. Es hätte sich dann bis kurz vor die Herrenbrücke – heute ein als Kattegat bezeichnetes Flurstück – hingezogen.

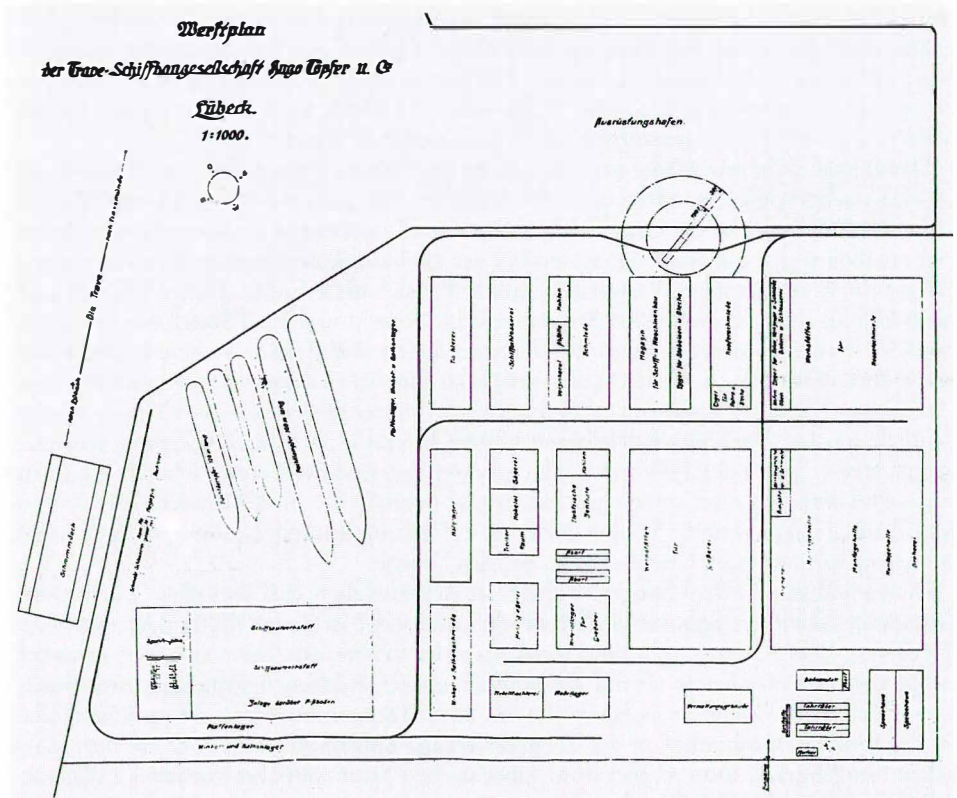
Der zur Anlegung des geplanten Werfthafens erforderliche Hafeneinschnitt sollte nach Abstimmung zwischen beiden Vertragsparteien hergestellt und die Kosten hälftig aufgeteilt werden.

Die große Geländetiefe der Schiffswerft hätte außerdem dafür gesorgt, daß ein großer Teil östlich des heutigen Gothmunder Weges Industriegelände geworden wäre.

Des weiteren verpflichteten sich die Vertreter des Unternehmens dazu, einen Betrag von 3 Millionen Mark in der Werft zu investieren. Weiter ist diesem Protokoll zu entnehmen, daß nach einer *kürzlich in Berlin gewordenen Auskunft nicht damit zu rechnen sei, daß die Bauerlaubnis vor Ablauf eines Jahres nach Friedensschluß erteilt werde.*⁶⁸

Es ist daher nicht ganz abwegig, aus dieser Formulierung eine gewisse Enttäuschung der Investoren darüber herauszulesen, daß ihr neues Schiffbauunternehmen doch nicht mehr von den Kriegsereignissen profitieren konnte. Damals lag die Schlußfolgerung aus dieser Erkenntnis darin, die möglichen Folgen des Krieges auf die Errichtung dieser Werft einzuschätzen zu müssen, um die richtigen Entscheidungen fällen zu können.

Die geplante Anzahl der Beschäftigten der Trave-Schiffbaugesellschaft ist aus Mangel an Unterlagen nicht bekannt. Ebenso wenig kann man Angaben über den projektierten Tonnageausstoß und über die Anzahl der jährlich zu erbauenden Schiffe machen. An Hand



(AHL)

eines erhalten gebliebenen Wertplanes⁶⁹ ist nur bewiesen, daß 3 Helgen für Schiffe bis 120 m Länge und 2 Helgen für Schiffe bis 180 m Länge vorgesehen waren.

Weitere Fakten über die projektierte Trave-Schiffbaugesellschaft Hugo Töpfer & Co. AG, Lübeck, lassen sich aus den oben genannten Gründen nicht nennen.

Abschließend ist zu bemerken, daß wegen der weiteren politischen Entwicklung der Grundstücksverkauf anscheinend nicht mehr zustande kam. Aus der weiteren räumlichen Entwicklung des geplanten Wertstandortes – bis in die Gegenwart hinein – ist außerdem eine weitere Schlußfolgerung möglich, nämlich daß die Planungen zur Errichtung dieser Werft abgebrochen wurden, spätestens mit dem Ende des Ersten Weltkrieges. Bekräftigt werden diese Thesen dadurch, daß eine Eintragung der Werft in das Handelsregister des Lübecker Amtsgerichts nicht nachweisbar ist und daß sie nicht im Handbuch der Deutschen Aktiengesellschaft⁷⁰ verzeichnet ist.

Möglich ist allerdings auch, daß die Handelsregister-Akten nicht mehr existieren und deshalb ein Eintrag nicht mehr nachweisbar ist. Doch diesen Fall möchte ich ausschließen, denn das Handbuch der Deutschen Aktiengesellschaften gilt als sehr zuverlässig.

Darüber hinaus verleitet der extrem geringe Aktenbestand dieses Projektes zu der Annahme, daß wegen des negativen Kriegsausganges, der sich abzuzeichnen begann, alle Bestrebungen zur Unternehmensgründung und zum Erwerb des avisierten Geländes nicht nur gestoppt worden, sondern einfach im Sande verlaufen sind.

— 2 —

Kaufvertrag.

Zwischen dem Lübedischen Staat, vertreten durch die Finanzbehörde, als Verkäufer einerseits und der Aktiengesellschaft für bergbauliche Arbeiten in Wütgenbach (Eifel) als Käuferin andererseits ist folgender Kaufvertrag verabredet und abgeschlossen worden.

§ 1.

Der Lübedische Staat verkauft an die Aktiengesellschaft für bergbauliche Arbeiten

I.

Zur Errichtung einer Schiffswerft und der damit in Verbindung stehenden Fabrikgebäulichkeiten, Wohnungen usw.

1. Die auf dem anliegenden mit A bezeichneten Lageplan verzeichneten Landflächen bei der Herrenbrücke beiderseits der von Lübed nach Travemünde führenden Landstraße, und zwar
 - a) die mit den Buchstaben a b c d e f g h a näher bezeichnete, trabenabwärts belegene etwa 190 800 qm große Fläche,
 - b) die mit den Buchstaben k l m n o p q r s t u v k näher bezeichnete, trabenaufwärts belegene etwa 48 100 qm große Fläche.
2. Die auf dem unter a) erwähnten Lageplan blau umtänderte, mit den Buchstaben e f g h i e bezeichnete, etwa 20 800 qm große Wasserfläche.

II.

Zum Zwecke des Wohnungsbaues die nördlich der Uferbahn an der Lübed-Travemünder Landstraße belegene, auf dem ebenfalls anliegenden mit B bezeichneten Lageplan mit den Buchstaben a b c d e f a näher bezeichnete Landfläche zur Größe von etwa 520 000 qm.

Die Feststellung der Größen und Grenzen der verkauften Flächen erfolgt durch das Lübeder Katasteramt. Die Feststellungen des Katasteramtes sind für beide Teile bindend.

Die sämtlichen Flächen erhalten im Grundbuche ein einheitliches Grundbuchblatt.

*Kaufvertrag vom 8. November
1917. (AHL)*

Triton-Werke A.-G., Lübeck (1917–1926)

Etwas mehr als vier Monate nach dem Scheitern des Douglas-Werftprojektes gab es erneut eine Geländebesichtigung auf der Herreninsel. Sie fand gut zwei Wochen vor dem Termin des Trave-Schiffbaugesellschaft-Projektes statt, am 15. Mai des Kriegsjahres 1917. Laut Besuchsprotokoll⁷¹ nahmen an ihr die Herren Koster⁷² und Professor Dwars⁷³ aus den Niederlanden und als einziger Deutscher in dieser Runde ein Herr Liebich⁷⁴ als Vertreter der Interessenten teil.

Die Tatsache, daß zwei von drei Vertretern aus den Niederlanden stammten, läßt vermuten, daß die gesamte Interessentengruppe unter niederländischem Einfluß stand. Diese These wird dadurch bestärkt, daß die Aktiengesellschaft für bergbauliche Arbeiten – als deren Vorstand Herr Koster ausgewiesen war – unter niederländischem Einfluß stand.⁷⁵ Die Hintergründe darüber, weshalb die Niederländer gerade in Lübeck eine Schiffswerft gründen wollten, sind nicht ersichtlich. Diese Herren bekundeten, so schnell wie möglich eine neue Werft mit folgenden Dimensionen in Lübeck errichten zu wollen: 4 Helgen, mit einer Option auf 6 Helgen; 1000, später 3–4000 Beschäftigte; Gleisanschluß; überwiegend Bau von »Tankdampfern«; Grundstücksgröße ca. 20 ha. Dafür war die damals noch nicht besiedelte Herreninsel bestens geeignet.

Am 11. Juli 1917 wurden vom Berliner Büro der AG für bergbauliche Arbeiten die Grundstücks-Situationspläne angefordert.⁷⁶ Mit Schreiben vom 12. September 1917 bestätigte Senator Posschl⁷⁷ den Eingang der neu erstellten Werftpläne in Lübeck. Da die Grundstückspläne die Basis der Werftpläne darstellen, kann davon ausgegangen werden, daß die Situationspläne an die Geschäftsleitung der AG nach Bütgenbach geliefert wurden. Aufgrund von Senator Posschls Empfehlung erhielt auch der Aufsichtsratsvorsitzende der Schiffswerft von Henry Koch AG, Dr. Heinrich Görtz, diese Werftpläne.⁷⁸

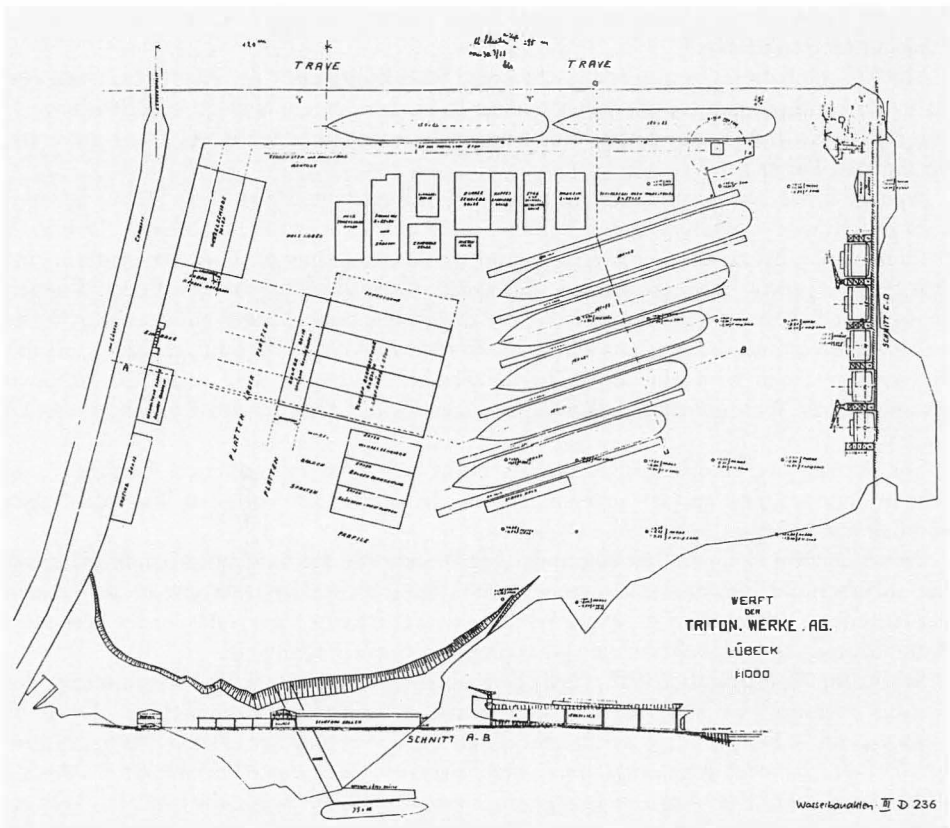
Das bestätigt die schon weiter oben ausgesprochene Vermutung, daß die Kochsche Werft – aus welchen Gründen auch immer – bei derartigen Projekten mit berücksichtigt werden sollte.

Der bereits mit dem 8. November 1917 datierte Kaufvertrag⁷⁹ zwischen dem Lübeckischen Staat und der Aktiengesellschaft für bergbauliche Arbeiten in Bütgenbach (Eifel) läßt nicht nur auf ein großes Drängen der Interessenten, sondern auch auf eine schnelle und weitgehend problemlose Einigung schließen. Diesem Vertrag zu Folge wurden der Gesellschaft links und rechts von der Herrenbrücke ein ca. 238 000 m² großes Gelände sowie eine ca. 20 800 m² große Wasserfläche im Breitling verkauft. Damit war die gesamte Herreninsel wegen Errichtung einer Schiffswerft verkauft worden. Die erwähnte Wasserfläche war als Schiffsfliegeplatz vorgesehen.

Außerdem wurden der AG für bergbauliche Arbeiten *zum Zwecke des Wohnungsbaus die nördlich der Uferbahn⁸⁰ an der Lübeck-Travemünder Landstraße belegene ... Landfläche zur Größe von 520 000 qm* verkauft.⁸¹

Auf die Gegenwart projiziert, bedeutet es in etwa eine Fläche, welche durch die Travemünder Landstraße, die Seelandstraße, die Straße Kücknitzer Scheide und dem Kücknitzer Mühlenbach einzugrenzen ist. Sie umfaßt damit einen großen Teil der heutigen Siedlung Rangenberg.

Als Kaufpreis für die gesamte Grundfläche von ca. 77,8 ha wurde ein Preis von 302 400 Mark vereinbart. In Folge dieses Vertrages verpflichtete die Käuferin sich dazu, 4 Mio. Mark in die Errichtung des neuen Werftunternehmens zu investieren. Für den Fall, daß sie dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollte, war ein Wiederkaufsrecht vorgesehen. Es erlosch erst mit der Kiellegung des ersten Schiffes. Der Staat Lübeck konnte dieses Recht aber *nicht vor Ablauf von drei Jahren nach der Fertigstellung des Industrieleises von*



(AHL)

Schlutup zum Werftgrundstück (§ 8 des Vertrages) sowie von drei Jahren nach Abschluß des Friedens mit England ... ausüben. Dieses Recht erlosch dann, wenn es nicht innerhalb von fünf Jahren nach vorgenannten Terminen vom lübeckischen Staat ausgeübt ist, heißt es dort weiter.⁸²

Unter der Prämisse, daß das Industriegleis zwar gebaut worden, aber die 4 Mio. Mark nicht investiert wären, gab es vor Ablauf einer Frist von 3 Jahren nach Kriegsende keine Möglichkeit, das Gelände zurückzukaufen. Deshalb läßt sich diese Klausel mit ihrem Friedenspassus – aus der Rückschau – nur dahingehend erklären, daß man noch an eine längere Kriegsdauer glaubte und deshalb der vollen Überzeugung war, die Werft würde noch während des Krieges ihre Arbeit aufnehmen.

Des weiteren behielt sich die Käuferin das Recht vor, diesen Vertrag auf eine zu gründende Aktiengesellschaft mit dem Sitz in Lübeck zum gleichen in diesem Vertrage vereinbarten Ankaufspreise zu übertragen.⁸³ Diese Aktiengesellschaft sollten die Triton-Werke sein.

Im Gegenzug verpflichtete sich der lübeckische Staat dazu, nördlich (am linksseitigen Traveufer) und südlich der Herreninsel ein Industriegleis – die sogenannte Uferbahn⁸⁴ – zu errichten und das Fahrwasser des neuen (heutigen) Travedurchstiches durch Abbaggerungen des nicht verkauften nördlichen Uferstreifens der Herreninsel zu verbreitern. Auch verzichtete er gegenüber dem auf der Werft zukünftig zu beschäftigenden Personal, deren

Familien, Personal- und Hausgenossen, auf die Erhebung des Brückengeldes für die Benutzung der Herrenbrücke.

Mit Abschluß dieses Vertrages zwischen dem Staat Lübeck und der AG für bergbauliche Arbeiten kündigte sich für die bisher einzige Lübecker Seeschiffswerft – die Schiffswerft von Henry Koch AG – die Entstehung einer nicht unbedeutenden Konkurrenz quasi vor der eigenen Tür an.

Weitere Einzelheiten sind einer Mitteilung der Finanzbehörde an den »Hohen Senat«⁸⁵ zum Zweck einer Erläuterung und Befürwortung des Vertrages zu entnehmen. Demnach hatte man, parallel zu den Vertragsverhandlungen, Erkundigungen über die Käuferin eingezogen, die positiv bewertet wurden. Des weiteren wird hier eine bei den Verhandlungen abgegebene Erklärung der Käuferin über die Errichtung von 6 Helgen auf der neuen Werft und einer Investitionssumme von 4 Mio. Mark – wie im Vertrag auch aufgeführt – genannt. An anderer Stelle wird eine Beschäftigtenzahl *im vollen Betriebe* von 1500 Arbeiten genannt, deren Wohnungen auf dem linksseitigen Grundstück der Trave errichtet werden sollten.

Die Anzahl der zu erbauenden Helgen deckt sich zwar mit früheren Aussagen⁸⁶, sie scheint dennoch eine Variable gewesen zu sein. In einem nicht datierten Werftplan⁸⁷ sind nämlich nur 5 Helgen eingezeichnet worden.

Ferner stimmt in dieser Mitteilung der Finanzbehörde die Beschäftigtenzahl nicht mit der anlässlich der Geländebesichtigung gemachten überein. Die Differenz in der Anzahl der Arbeiter – 1000 zu Beginn, später 3–4000 – deutet auf eine Interpretation des Verfassers dieser Mitteilung und nicht auf eine geänderte Rahmenbedingung hin.

Schon am 17. November 1917 wurde dem obigen Kaufvertrag in der Versammlung des Senates zugestimmt.⁸⁸ Mit Schreiben des damaligen Lübecker Bürgermeisters, Dr. E. F. Fehling, vom 4. Februar 1918 wurde schließlich *Die Errichtung der »Triton-Werke Aktiengesellschaft« staatlich genehmigt, unter der Bedingung, daß das Aktienkapital 1 000 000 Mark beträgt und zum Nennwert ausgegeben wird...*⁸⁹ Damit waren die formalen Voraussetzungen für die Errichtung der neuen Werft erfüllt.

Im Gegensatz zu den Planungen der Trave-Schiffbaugesellschaft nahm dies Projekt sehr konkrete Formen an. Erkennbar ist es daran, daß die Baubehörde der Freien und Hansestadt Lübeck – auf Kosten der Werftgesellschaft – die Bauleitung übernahm, einen Entwurf der neuen Werft erstellte und auch zur Ausschreibung brachte.⁹⁰ Auf den heutigen technischen Sprachgebrauch übertragen bedeutet es, daß die Baubehörde als Planer und Projektleiter tätig war. Am 12. März 1918 gründeten schließlich die Herren Prof. Ernst Jul. Vossnack, Berlin, Bankdirektor Carl Adolf Wetzlar, Bielefeld, Rechtsanwalt und Notar Dr. jur. Friedrich Böse, Castorp (Westf.), und der Rechtsanwalt Rich. Plenske, Berlin⁹¹, sowie Fritz Liebich⁹², ebenfalls aus Berlin, die Triton-Werke A.-G., Lübeck.⁹³ Dieser Quelle nach erfolgte die Eintragung ins Lübecker Handelsregister am 14. März 1918.

Entsprechende Handelsregister-Akten aus dem Lübecker Amtsgericht scheinen nicht mehr zu existieren. Auch im AHL sind sie nicht ausgewiesen, d.h. diese Vorgänge lassen sich anhand von Primär-Quellen nicht bestätigen, womit nicht die Glaubwürdigkeit der Quelle angezweifelt werden soll. Des weiteren ist eine Lübecker Geschäftsadresse nicht überliefert, im Gegenteil, alle Triton-Briefe trugen den Kopf: *Triton-Werke A.-G., Sitz Lübeck, Korrespondenzbüro Berlin, Direktor Fritz Liebich, Berlin W. 9, Linkstrasse 13.* Bezeichnend ist weiterhin, daß sich, außer Liebich, keiner der Gründer als früherer Interessent nachweisen ließ. Anscheinend gab es zwischendurch einen Wechsel im Kreis der interessierten Personen. Da Krieg herrschte, sind aus verschiedenen Gründen Strohmänner sicher auch nicht ganz auszuschließen.

Im Handbuch der Deutschen Aktien-Gesellschaften heißt es weiter über die Triton-

Werke A.-G., Lübeck: *Zweck: Neubau, Reparatur u. Verwertung von Schiffen, Fahrzeugen, Masch. u. Maschinenteilen; Anlage und Betrieb von Werften, Dock, Maschinenfabriken, Kesselschmieden etc.; Beteiligungen an anderen Unternehmen u. Geschäften verwandter Art. Der Grundbesitz in einer Größe von 90 ha wurde vom Lübecker Staat erworben u. liegt an der oberen Trave. Es sollen 5 Hellinge für den Bau von Frachtdampfern in Serien von 10 000–15 000 t errichtet werden. Kapital: M 1 000 000 in 1000 Aktien à M 1000, übern. von den Gründern zu Pari. ... Direktion: Fritz Liebich.* Den Aufsichtsrat bildeten die nicht der Direktion angehörenden Unternehmensgründer.

Auch der Staat Lübeck muß Anfang 1918 die ersten Aktivitäten entwickelt haben, denn es liegt ein Schreiben des Oberförsters C. Kluth vor, in dem er Bedenken gegen das Abholzen von Bäumen an der Schlutuper Chaussee (heute Mecklenburger Straße), dem Behnerturm (in den 70iger Jahren abgebrochen) und der Travemünder Chaussee (heute Travemünder Landstraße) erhob.⁹⁴ Diese Abholzungen waren offensichtlich eine Folge der Herstellung⁹⁵ des sogenannten Planums⁹⁶ wegen der Verlängerung der von Schlutup kommenden Uferbahn bis zur Herreninsel. Aus heutiger Sicht sind diese Bedenken als eine frühe Form des Protestes gegen einen bedenkenlosen Umweltverbrauch anzusehen.

Die Finanzbehörde gab diesen Bedenken nach, denn ihren Protokollen⁹⁷ ist zu entnehmen, daß als Ausgleich für die Abholzungen die Böschungen mit Laubholz zu bepflanzen waren. Im August wurde die Ausschreibung der Proberammungen begonnen⁹⁸, deren Ergebnisse aber nicht bekannt sind.

Aus der Schilderung der überlieferten Aktivitäten ergibt sich der Eindruck, daß man diese neue Schiffswerft in Lübeck schnell errichten wollte. Doch der recht forsche Start sollte in diesem Fall kein Garant für eine zügige Abwicklung und erfolgreiche Projektbeendigung werden.

Im Grunde genommen kamen die ersten Arbeiten nicht wesentlich über die Ausschreibungsphase hinaus und endeten wahrscheinlich mit den ersten Bodenuntersuchungen bzw. Rodungsarbeiten. Die Gründe lagen vorrangig im Ersten Weltkrieg und seinem sich immer deutlicher abzeichnenden negativen Ausgang für Deutschland.

Nur wenige Wochen nach dem Kriegsende, am 17. Dezember 1918, wurde das Projekt einer Schiffswerft von den Triton-Werken faktisch gestoppt⁹⁹, obwohl Direktor Liebich in seinem Schreiben an Wasserbaudirektor Leichtweiß die Lage Deutschlands, seiner Industrie und speziell die seines Unternehmens wortreich beschreibt und weiterhin um Leichtweiß' Wohlwollen bittet. Mit Schreiben vom 4. Januar 1919 wird Liebichs Entscheidung durch Wasserbaudirektor Leichtweiß¹⁰⁰ mit Bedauern zur Kenntnis genommen¹⁰¹, nicht ohne die Hoffnung für eine bessere Zukunft auszudrücken und außerdem neue Vorschläge für andere Fabriken zu unterbreiten.

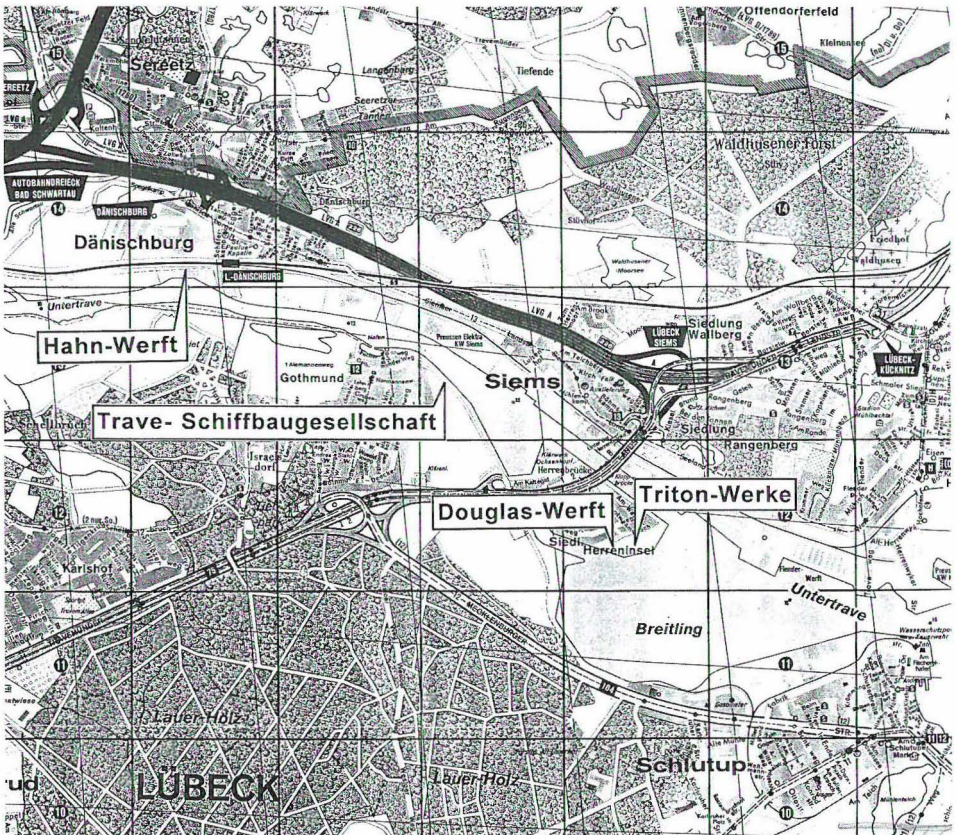
In diversen Schreiben beider Seiten geht es von nun an um den Rückerwerb bzw. den Verkauf des Triton-Geländes oder Teilen davon. Laut einem Schreiben der Triton-Werke¹⁰² bekundet beispielsweise die heutige Flander-Werft ihr Interesse an dem Erwerb des Siedlungsgeländes im heutigen Rangenberg. Zu allen Auseinandersetzungen tauchte dann auch das Gerücht auf, die Hamburger Schiffswerft und Maschinenfabrik Blohm & Voss hätte das Gelände von den Triton-Werken erworben¹⁰³, was von Direktor Liebich dann aber unverzüglich dementiert wurde.¹⁰⁴ Zudem lassen in verschiedenen Briefen die Grundstückseigentümer mitteilen, daß sie ein anderes *industrielles Unternehmen* anzusiedeln gedächten. Doch alle diesbezüglichen Briefwechsel mit den darin geäußerten Willensbekundungen blieben folgenlos, wohl auch deswegen, weil sie dem Kaufvertrag¹⁰⁵ widersprachen.

Um das vertragsgemäße Rückkaufsrecht nun doch noch ausüben zu können – die Investition in Höhe von 4 Mio. Mark waren von den Triton-Werken nicht getätigt worden –,

wollte der Staat Lübeck schließlich im September 1924 das Industriegleis zur Herreninsel doch noch fertig stellen.¹⁰⁶ Ob diese Arbeiten jedoch über die Rodungsarbeiten hinaus kamen, ist zweifelhaft.¹⁰⁷ In einem Schreiben der Triton-Werke¹⁰⁸ an die Finanzbehörde wird nämlich deren Vorschlag vom 5. Januar 1925 für den Geländeerückerwerb aus vertragsrechtlichen Gründen abgelehnt. Hiernach war ja ein Rückerwerb frühestens drei Jahre nach Fertigstellung der Gleise möglich. Diese Absage und die darin angedeutete Verkaufsbereitschaft der Triton-Werke führten dann durch Verhandlungen zu einem Grundstücksrückerwerbs-Vertrag vom 30. Oktober 1926.¹⁰⁹ Nach Begleichung der letzten Rate des Rückkaufpreises von 270 000 RM waren die Grundstücke der Triton-Werke AG¹¹⁰ ab dem 1. Juli 1927 wieder in den Besitz des Stadtstaates Lübeck übergegangen.

Wann bzw. ob die Firma wieder aus dem Lübecker Handelsregister gelöscht worden ist, läßt sich aus Mangel an Unterlagen nicht mehr feststellen. Festzuhalten ist allerdings, daß sie im Handbuch der Deutschen Aktien-Gesellschaften, Ausgabe 1926, noch verzeichnet ist, im folgenden Jahrgang 1927 jedoch nicht mehr.¹¹¹ Anscheinend endete innerhalb dieser Zeitspanne die (formale) Existenz des Unternehmens. Gleichzeitig endete damit das einmal hoffnungsvoll begonnene Kapitel der Neugründung der Schiffswerft Triton-Werke A.-G. in Lübeck.

Trotz vielversprechender Anfänge scheiterte auch dieses Lübecker Werftprojekt aus der Anfangszeit unseres Jahrhunderts. Meiner Meinung nach treten die Gründe hierbei aber offener zu Tage als bei allen anderen Projekten. Ich sehe sie eindeutig in den Auswirkungen



Die diskutierten Standorte für die Werftprojekte in Lübeck, in einen modernen Stadtplan projiziert.

und Folgen des Ersten Weltkrieges. Allerdings bezweifle ich, daß die Initiatoren dieses Werftprojektes im Mai 1917 eine realistische Vorstellung über die Kriegsaussichten besaßen. Vielmehr wird das Gegenteil der Fall gewesen sein.

Resümee

Zusätzlich zu den Ausführungen unter den einzelnen Projekten ist noch folgendes festzuhalten:

Allen Projekten war gemeinsam, daß sie in die Phase der kaiserlichen Großmachtspolitik und ihrer Folgen fielen.

Unter Berücksichtigung dieses Hintergrundes wird der spekulative Charakter des Werftprojektes von J. Hahn besonders klar.

Bei dem Schade-Projekt tritt dieser Charakter durch die vollkommene Ausrichtung auf den U-Boot-Bau überaus deutlich zutage.

Auch das Projekt der Douglas-Werft gehört in diese Kategorie. Douglas handelte hierbei wie ein echter Lobbyist. Seine damit verbundene sehr große Umtriebigkeit spricht für die Annahme, daß er unbedingt Kapital aus dem Krieg schlagen wollte.

Das Projekt der Trave-Schiffbaugesellschaft scheint aus denselben Gründen geboren worden zu sein. Deutlich wird das aus der Absage aus Berliner Regierungskreisen, nach der schon bald alle Aktivitäten eingestellt wurden.

Das letzte hier untersuchte Projekt, die Triton-Werke, ist meiner Meinung nach ebenfalls hier einzuordnen, auch wenn nach dem Kriegsende das Projekt nicht sofort gestoppt wurde und Überlegungen zur Ansiedlung anderer Fabriken zu neuen Vermutungen Anlaß gegeben haben.

Jedes einzelne Projekt hätte, wenn es denn realisiert worden wäre, grundlegende Veränderungen in der Wirtschaftsstruktur Lübecks nach sich gezogen, deren Folge sicherlich eine einseitige Ausrichtung der Industrie auf den Schiffbau gewesen wäre. Damit hätte es – von heute aus betrachtet – meiner Meinung nach in der Gegenwart noch größere wirtschaftliche Strukturprobleme gegeben als bisher.

Anmerkungen:

- 1 Näheres hierzu in: Bernd Kreuzfeld: Der Lübecker Industrie-Verein. Eine Selbsthilfeeinrichtung lübeckischer Bürger 1889–1914. (=Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck, hrsgg. vom Archiv der Hansestadt, Bd. 22). Lübeck 1969 (Diss. Hamburg 1968).
- 2 Näheres hierzu in: Museum für Kunst und Kulturgeschichte der Hansestadt Lübeck (Hrsg.): Leben und Arbeit in Herrenwyk. Geschichte der Hochofenwerk Lübeck AG, der Werkskolonie und ihrer Menschen. Dokumentationen und Forschungen zur Stadtgeschichte. Lübeck 1985.
- 3 Verhandlungen des Senates mit dem Bürgerausschusse und der Bürgerschaft 1907 betreffs: »Maßnahmen zur Verwertung der Industrieländereien«, vom 20.7.1907; Archiv der Hansestadt Lübeck (AHL), Sign.: L.IV 786.
- 4 Hans Walden: Die Entwicklung der deutschen Werftindustrie in der Zeit der maritimen Aufrüstung des deutschen Kaiserreiches 1898–1914. Magisterarbeit der Universität Hamburg. Hamburg 1981, S. 96.
- 5 Denkschrift »Die Anlage einer Schiffswerft mit Schwimmdock bei Lübeck a.d. Trave«; ohne Verfasser und ohne Datum; AHL, Sign.: LIV Nr. 50.
- 6 Über den Ingenieur J. Hahn konnten keine weiteren biographischen Daten ermittelt werden.
- 7 Paul Strack (geb. 1863), ab 1906 Senator in Lübeck; Teilhaber der nicht mehr existierenden Lübecker Blechemballagen- und Maschinenfabrik Friedrich Ewers & Co.
- 8 Vgl. Schreiben von J. Hahn an Paul Strack vom 28.1.1903; AHL, Sign.: LIV Nr. 50.
- 9 Vgl.: Protokoll der Vorstandssitzung des Lübecker Industrie-Vereins vom 20.2.1903; AHL, Sign.: LIV Nr. 50.
- 10 Der Stettiner Vulcan, wie er genannt wurde, errichtete erst 1909 in Hamburg einen Zweigbetrieb. Im Jahre 1911 wurde der Hauptsitz dieser Stettiner Firma unter dem Namen Vulcan Werke Hamburg & Stettin AG nach Hamburg verlegt.

- 11 Ob eine Kontaktaufnahme jemals erfolgte, ist nicht bekannt.
- 12 Wie Anm. 9 – Über die Wolf'sche Bank ließen sich keine weiteren Angaben finden.
- 13 Vgl.: Schreiben von J. Hahn an den Lübecker Industrie-Verein vom 18.3.1903; AHL, Sign.: LIV Nr. 50.
- 14 Schreiben des Civilingenieurs Rudolf Schade an Senator Friedrich Ewers vom 19.6.1908; AHL, Sign.: LIV Nr. 67.
- 15 Laut Meyers Konversations-Lexikon, 5. Auflage, Leipzig und Wien 1897 sind Zivilingenieure *auf Hochschulen gebildete Techniker, welche den Entwurf, die Veranschlagung, die Berechnung und Ausführung technischer Anlagen oder einzelner Gegenstände zum gewerblichen Betrieb für fremde Rechnung, sowie die Beschaffung der dazu nötigen Maschinen und Geräte, auch Abgabe von sachverständigen Gutachten und Ratschlägen übernehmen.*
- 16 Über Rudolf Schade konnten keine weitergehenden biographischen Daten ermittelt werden.
- 17 Dr. Erich Wallroth (1876–1929) war Sekretär, später Syndikus (bis 1920) der Handelskammer in Lübeck.
- 18 Senator Friedrich Ewers jun. (geb. 1863) gründete mit seinem Vater die Sandsteinwerke Friedrich Ewers & Sohn in Lübeck und war deren Geschäftsführer.
- 19 Franz J. Koch (geb. 1868) war Direktor und vom 7.11.1908 bis zum 19.3.1917 Kaufmännischer Vorstand der Schiffswerft von Henry Koch AG in Lübeck. – Vgl. Heinz Haaker: Die »Schiffswerft von Henry Koch AG«. (= Schriften des DSM, Bd. 37). Hamburg 1994.
- 20 Schreiben von Dr. Wallroth an Franz J. Koch vom 26.6.1908; AHL, Sign.: LIV Nr. 67.
- 21 Schreiben der Schiffswerft von Henry Koch an Dr. Wallroth vom 30.6.1908; AHL, Sign.: LIV Nr. 67.
- 22 Wie Anm. 14.
- 23 Schreiben des Vorsitzenden des Vorstandes des Lübecker Industrie-Vereins an Civilingenieur Rudolf Schade vom 13.7.1908; AHL, Sign.: LIV Nr. 67.
- 24 Über den Geheimen Regierungsrat Sholto Douglas konnten weder im Archiv der Hansestadt Lübeck, im Schleswig-Holsteinischen Landesarchiv (Schleswig) noch im Geheimen Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz (Berlin) nähere biographische Daten ermittelt werden. Auch die Neue Deutsche Biographie (NDB) sowie das Munzinger Archiv enthalten keine Nachweise.
- 25 Wie Anm. 18.
- 26 Schreiben des Geheimen Regierungsrates Sholto Douglas an Senator Friedrich Ewers vom 5.11.1915; AHL, Sign.: LIV Nr. 62.
- 27 Der ehemalige Schiffsdieselmotorenbereich der Burmeister & Wain A/S gehört seit 1983 als MAN B & W Diesel A/S zum deutschen MAN-Konzern. Die Schiffswerft gehört nicht dazu, sie existiert als selbständige Firma Burmeister & Wain Skibsværft A/S weiter.
- 28 Der richtige Name lautete: A.-G. Görlitzer Maschinenbauanstalt und Eisengießerei, Görlitz.
- 29 Schreiben des Geheimen Regierungsrates Sholto Douglas an Senator Ewers vom 12.11.1915; AHL, Sign.: LIV Nr. 62.
- 30 Ebd.
- 31 Dr.-Ing. Rudolf Veith (geb. 1846), Geheimrat; Wirklicher Geheimer Oberbaurat und Abteilungschef im RMA.
- 32 Wie Anm. 29.
- 33 Notiz des Lübecker Industrie-Vereins vom 15.11.1915; AHL, Sign.: LIV Nr. 62.
- 34 Exposé im Anhang eines Schreibens von Heinrich Wehrle an den Lübecker Industrie-Verein vom 20.11.1915; AHL, Sign.: LIV Nr. 62.
- 35 Vgl.: Abschrift des Schreibens der Finanzbehörde an Sholto Douglas vom 8.12.1915; AHL, Sign.: LIV Nr. 62.
- 36 Gutachten »Zur Errichtung einer Schiffswerft für Oelschiffe (Motorschiffe) im Staat Lübeck« von Professor Heinrich Wehrle, München; ohne Datum; AHL, Sign.: LIV Nr. 62. – Aufgrund der chronologisch abgelegten und fixierten Akten innerhalb der LIV-Bestände im AHL muß dieses Gutachten im Januar oder Februar 1916 erstellt worden sein.
- 37 Vgl.: Artikel »Zur Frage der Gründung eines neuen Werftunternehmens« in den Lübeckischen Blättern vom 13.2.1916 (AHL).
- 38 Schreiben des Lübecker Industrie-Vereins an Sholto Douglas vom 26.2.1916; AHL, Sign.: LIV Nr. 62.
- 39 Dr. Heinrich Görtz (1848–1937), Rechtsanwalt in Lübeck; Aufsichtsratsvorsitzender der Schiffswerft von Henry Koch AG, Lübeck.
- 40 Zur Geschichte der Schiffswerft von Henry Koch AG siehe: Heinz Haaker (wie Anm. 19).
- 41 Wie Anm. 37.
- 42 Wie Anm. 38.
- 43 Schreiben von Sholto Douglas an Dr. Wallroth vom 1.3.1916; AHL, Sign.: LIV Nr. 62.
- 44 Eilbrief von Dr. Wallroth an Sholto Douglas vom 2.3.1916; AHL, Sign.: LIV Nr. 62.
- 45 Eilbrief von Dr. Wallroth an Sholto Douglas vom 3.3.1916; AHL, Sign.: LIV Nr. 62.

- 46 Emil Gustav Stolz (1856–1921) war Schiffbauingenieur. Er kam 1883 über Kiel (vermutlich Howaldt-Werft), 1886 Rostock (Neptun-Werft) und 1893 Hamburg (Blohm & Voss) 1897 als Technischer Direktor der Schiffswerft von Henry Koch nach Lübeck. Im Jahre 1908 wurde er Technischer Vorstand dieser nun als AG geführten Firma.
- 47 Schreiben von Paul Reusch an den Geheimen Regierungsrat S. Douglas vom 13.3.1916; AHL, Sign.: LIV Nr. 62.
- 48 Hervorhebung im Original.
- 49 Wie Anm. 45.
- 50 Vgl.: Schreiben von Sholto Douglas an Dr. Wallroth vom 23.3.1916 und Kopie eines Schreibens desselben an Dr. Görtz vom 15.6.1916 sowie ein Schreiben an Dr. Wallroth vom 5.12.1916; alle AHL, Sign.: LIV Nr. 62.
- 51 Wie Anm. 33.
- 52 Vgl.: Schreiben von Dr. Wallroth an Sholto Douglas vom 23.12.1916; AHL, Sign.: LIV Nr. 62.
- 53 Handschriftliche Aktennotiz eines unbekanntenen Verfassers vom 18.5.1917 über den Verkauf von Gelände für Schiffswerften; AHL, Sign.: WBA III D 252.
- 54 Handschriftliche Aktennotiz eines unbekanntenen Verfassers vom 29.5.1917 über eine Geländebesichtigung zwecks Errichtung einer Schiffswerft in Lübeck; AHL, Sign.: WBA III D 252.
- 55 Siehe Anmerkung Nr. 19.
- 56 Herr Nettlitz war Inhaber der gleichnamigen Kieler Firma im Wall 38.
- 57 Über den Ingenieur Hugo Töpfer konnten keine biographischen Daten ermittelt werden.
- 58 Über beide Anwälte konnten keine biographischen Daten ermittelt werden.
- 59 Vgl.: Verhandlungsprotokoll vom 19.3.1917 in: Kochsche Schiffswerft und Schwimmdock bei Ballastkuhl (sic!) 1919–1934; AHL, Sign.: WBA III F 19 / 509.
- 60 Schreiben des Aufsichtsratsvorsitzenden der Schiffswerft von Henry Koch AG, Lübeck, Dr. Heinrich Görtz, an die Baubehörde zu Lübeck vom 6.12.1917; AHL, Sign.: WBA III F 19 / 509.
- 61 Heinz Haaker: Schiffswerft von Henry Koch AG (wie Anm. 19), S. 57.
- 62 Handschriftliche Aktennotiz eines unbekanntenen Verfassers vom 14.8.1917 mit einem anhängenden Vertragsentwurf zwischen Franz Koch und Genossen auf der einen Seite und der Lübecker Finanzbehörde auf der anderen; AHL, Sign.: WBA III D 252.
- 63 Maschinschriftliche Aktennotiz der Finanzbehörde vom 28.8.1917; AHL, Sign.: WBA III D 252.
- 64 Vgl.: Verhandlungsprotokoll betreffend den Erwerb eines Grundstückes seitens der zu gründenden Aktiengesellschaft »Trave-Schiffbaugesellschaft Hugo Töpfer & Co. zu Lübeck« vom 12.2.1918; AHL, Sign.: WBA III D 252.
- 65 Vgl. Anm. 57.
- 66 Senator Emil Possehl (1850–1919) war Seniorchef des damaligen Lübecker Handelshauses und heutigen Mischkonzerns L. Possehl & Co. GmbH. – Zu Paul Strack vgl. Anm. 7.
- 67 Wie Anm. 64.
- 68 Vgl. Anm. 64.
- 69 Vgl.: Undatierter Wertplan der Trave-Schiffbaugesellschaft Hugo Töpfer & Co. AG, Lübeck; AHL, Sign.: WBA III D 252.
- 70 Handbuch der Deutschen Aktien-Gesellschaften, Jahrgang 1917/1918 und 1918/1919, beide Berlin und Leipzig, 1918 und 1919.
- 71 Besuchsprotokoll (ohne Datum) der Geländebesichtigung auf der Herreninsel am 14.5.1917; AHL, Sign.: WBA III D 236.
- 72 Jan Koster war laut dem Handbuch der Deutschen Aktien-Gesellschaften (siehe unter Anmerkung Nr. 75) Vorstand der Aktiengesellschaft für bergbauliche Arbeiten in Bütgenbach (Eifel), heute in Belgien gelegen. In einigen Akten lautet sein Name auch Coster.
- 73 Über Professor Dwers konnten keine biographischen Daten ermittelt werden.
- 74 Fritz Liebich war der Berliner Vertreter der Aktiengesellschaft für bergbauliche Arbeiten aus Bütgenbach (Eifel) und wurde später Vorstand der Triton-Werke A.-G., Lübeck. Weitere biographische Daten sind nicht bekannt.
- 75 Handbuch der Deutschen Aktien-Gesellschaften, Jahrgang 1918/19, Berlin und Leipzig 1919, Band 2, S. 446.
- 76 Anforderungsschreiben der Aktiengesellschaft für bergbauliche Arbeiten, Sitz in Bütgenbach (Eifel), Vertretungsbüro Berlin W. 9, Link-Str. 13 vom 11.7.1917; AHL, Sign.: WBA III D 236.
- 77 Bestätigungsschreiben des Senators Possehl vom 12.9.1917; AHL, Sign.: WBA III D 236.
- 78 Schreiben vom 17.9.1917 an Dr. Heinrich Görtz; AHL, Sign.: WBA III D 236.
- 79 Kaufvertrag zwischen dem Eübeckischen Staat, vertreten durch die Finanzbehörde, als Verkäufer einerseits und der Aktiengesellschaft für bergbauliche Arbeiten in Bütgenbach (Eifel) als Käuferin andererseits vom 8.11.1917; AHL, Sign.: NSA XI Gr. 21b, Nr. 12.
- 80 Das links der Trave unweit des Ufers gelegene Gleis der sogenannten Uferbahn zweigt am Bahnhof Dänischburg ab und endet am ehemaligen Hochofenwerk in Herrenwyk. Es dient der verkehrs-

mäßigen Erschließung der dortigen Industrieunternehmen. Der südliche Teil dieser Uferbahn endet, aus Schlutup kommend, bei der heutigen Getreidemühle der Firma Nordgetreide – dem ehemaligen Kraftwerksgelände der Deutschen Waffen- und Munitionsfabriken (DWM) während des Dritten Reiches – an der Mecklenburger Straße. Wären die Triton-Werke A.-G. tatsächlich errichtet worden, war vorgesehen, dieses Gleis zwischen dem Traveufer und der Mecklenburger Straße in Richtung Travemünder Landstraße und anschließend links von ihr in Richtung Herreninsel weiterzuführen.

- 81 Siehe § 1 II im Kaufvertrag (wie Anm. 79).
 82 Ebd., § 7.
 83 Ebd., § 21.
 84 Vgl. Anm. 80.
 85 Mitteilung der Finanzbehörde an Einen Hohen Senat vom 13.11.1917; AHL, Sign.: NSA XI Gr. 21b, Nr. 12.
 86 Vgl. Anm. 71.
 87 Vgl.: Undatierter Plan der Werft der Triton Werke AG, Lübeck; AHL, Sign.: WBA III D 236.
 88 Vgl.: Drucksache »An die Bürgerschaft Nr. 95, Staatliche Aufwendungen u. w. d. a. für die Schaffung eines größeren industriellen Unternehmens bei der Herrenbrücke«; AHL, Sign.: WBA III D 236.
 89 Vgl.: Schreiben des Präsidenten des Senates, Dr. Fehling, an den Rechtsanwalt und Notar Dr. Plesing in Lübeck, vom 4.2.1918; AHL, Sign.: NSA XI, Gr. 2b, Nr. 20. – Dr. jur. Emil Ferdinand Fehling (1847–1927) war lübeckischer Rechtsanwalt und Notar, Senator und Bürgermeister (1917–1920) in Lübeck.
 90 Vgl.: Vertrag zwischen Baubehörde der Freien und Hansestadt Lübeck und der Aktiengesellschaft für bergbauliche Arbeiten Bütgenbach/Eifel vom 14.1.1918; AHL, Sign.: WBA III D 236.
 91 Über keinen dieser Herren konnten biographische Daten ermittelt werden.
 92 Vgl. Anm. 74.
 93 Vgl.: Handbuch der Deutschen Aktien-Gesellschaften, Jahrgang 1918/19, Berlin und Leipzig 1919, Band 1, S. 1394.
 94 Schreiben des Oberförsters C. Kluth an die Finanzbehörde, Abteilung für Forsten in Lübeck vom 15.5.1918; AHL, Sign.: WBA III D 236.
 95 Vgl.: Antrag An die Bürgerschaft Nr. 69 zwecks Schaffung eines Industriegleises f. d. Gelände d. »Tritonwerke« b. d. Herrenbrücke, vom 20.9.1924; AHL, Sign.: WBA III D 236.
 96 Eingebnete Fläche zur Herstellung von Straßen, Eisenbahn- und Straßenbahnlinien.
 97 Vgl.: Auszug aus dem Protokolle der Finanzbehörde vom 12.8.1918; AHL, Sign.: WBA III D 236.
 98 Schreiben der Triton-Werke AG zwecks Anforderung von Angeboten für Proberammungen vom 7.8.1918; AHL, Sign.: WBA III D 236.
 99 Schreiben des Direktors der Triton-Werke AG an Baudirektor Leichtweiß in Lübeck vom 17.12.1918; AHL, Sign.: WBA III D 236.
 100 Ludwig Leichtweiß (1878–1958) war Wasserbauingenieur und von 1917–1925 Wasserbaudirektor in Lübeck. 1925 wurde er auf den Lehrstuhl für Grund- u. Wasserbau der TH Braunschweig berufen (bis 1947). Dort gründete er dann die Versuchsanstalt für Grund- u. Wasserbau, das heutige Leichtweiß-Institut für Wasserbau.
 101 Schreiben des Wasserbaudirektors Leichtweiß an Direktor Fritz Liebich vom 4.1.1919; AHL, Sign.: WBA III D 236.
 102 Vgl.: Schreiben der Triton-Werke AG vom 24.5.1919; AHL, Sign.: WBA III D 236.
 103 Vgl.: Schreiben des Wasserbaudirektors Leichtweiß an Direktor Liebich vom 5.11.1920; AHL, Sign.: WBA III D 236.
 104 Vgl.: Schreiben von Direktor Liebich an Wasserbaudirektor Leichtweiß vom 8.11.1920; AHL, Sign.: WBA III D 236.
 105 Wie Anm. 79.
 106 Wie Anm. 95.
 107 Vgl. Anm. 94.
 108 Vgl.: Abschrift des Schreibens der Triton-Werke AG an die Finanzbehörde vom 25.1.1925; AHL, Sign.: WBA III D 236.
 109 Antrag An die Bürgerschaft Nr. 87 zwecks Rückerwerb des den Triton-Werken, Aktiengesellschaft in Lübeck verkauften Geländes bei der Herrenbrücke, vom 27.11.1926; AHL, Sign.: WBA III D 236.
 110 Laut einem Schreiben der Triton-Werke AG vom 20.1.1925 waren sie aufgrund eines Vertrages vom 12.3.1918 zwischen ihnen und der AG für bergbauliche Arbeiten inzwischen Eigentümer der Grundstücke geworden. Dieser Termin war genau der Gründungstag der Firma (vgl. Anm. 93).
 111 Vgl. Handbuch der deutschen Aktien-Gesellschaften, Jahrgänge 1926, 1927, Berlin und Leipzig 1926, 1927.

Quellen:

Verhandlungen des Senates mit dem Bürgerausschusse 1907; AHL, Sign.: L.IV 786.

Akten des Lübecker Industrie-Vereins (LIV):

- Errichtung einer Schiffswerft in Lübeck-Dänischburg (1903); AHL, Sign.: LIV Nr. 50;
- Douglas-Werft; Ausrüstung eines Lazarettsschiffes; AHL, Sign.: LIV Nr. 62;
- Verschiedene industrielle Ansiedlungen und Projekte (1896–1932); AHL, Sign.: LIV Nr. 67.

Neues Senats-Archiv (NSA):

- Errichtung der Triton-Werke AG, hierselbst (1917–18); AHL, Sign.: NSA XI, Gr. 2b, Nr. 20;
- Staatliche Aufwendungen für die Schaffung eines größeren industriellen Unternehmens bei der Herrenbrücke, Aufschließung des Industriegeländes links der Trave zwischen der Travemünder Landstraße und der Kücknitzer Mühle (1917–1926); AHL, Sign.: NSA XI, Gr. 21b, Nr. 12.

Akten des Bauamtes der freien und Hansestadt Lübeck, Abteilung Wasserbau (Wasserbau-Akten, WBA):

- Triton-Werke A.-G. bei der Herrenbrücke; AHL, Sign.: WBA III D 236;
- Verkauf von Gelände für Schiffswerft; AHL, Sign.: WBA III D 252;
- Kochsche Schiffswerft und Schwimmdock bei Ballastkuhl (sic!) 1919–1934; AHL, Sign.: WBA III F 19/509.

Literatur:

Alken Bruns (Hrsg.): Lübecker Lebensläufe aus neun Jahrhunderten. Neumünster 1993

Antjekathrin Graßmann (Hrsg.): Lübeckische Geschichte. Lübeck 1988

E.F. Fehling: Lübeckische Ratslinie von den Anfängen der Stadt bis auf die Gegenwart. Lübeck 1925, unveränderter Nachdruck 1978

Heinz Haaker: Die »Schiffswerft von Henry Koch AG«. Ein Kapitel Lübecker Schiffbau- u. Industrie-geschichte. (= Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Band 37). Hamburg 1994

Ders.: Schiffbau in Lübeck (II). Triton-Werke A.-G. und Trave-Schiffbaugesellschaft. Zwei Werftprojekte in Lübeck während des Ersten Weltkrieges. In: Strandgut. Materialien zur Schiffahrtsgeschichte, Heft Nr. 32, Cuxhaven 1993, S. 95–102

Handbuch der Deutschen Aktien-Gesellschaften, diverse Jahrgänge. Berlin und Leipzig

Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften (Hrsg.): Neue Deutsche Biographie (NDB). Band 1–17. Berlin 1953–1994

Internationales Biographisches Archiv (IBA), Archiv für publizistische Arbeit (Munzinger-Archiv). (Loseblatt-Sammlung). Ravensburg

Bernd Kreuzfeld: Der Lübecker Industrie-Verein. Eine Selbsthilfeeinrichtung lübeckischer Bürger 1889–1914. (= Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck, hrsgg. vom Archiv der Hansestadt Lübeck; Bd. 22). Lübeck 1969 (Dissertation, Hamburg 1968)

Meyers Konversations-Lexikon. 5. Auflage. Leipzig und Wien 1897

Museum für Kunst und Kulturgeschichte der Hansestadt Lübeck (Hrsg.): Leben und Arbeit in Herrenwyk. Geschichte der Hochofenwerk Lübeck AG, der Werkskolonie und ihrer Menschen. (= Dokumentationen und Forschungen zur Stadtgeschichte). Lübeck 1985

Senat der Hansestadt Lübeck, Amt für Kultur (Hrsg.): Israelsdorf – Gothmund – Karlshof – Herreninsel. Beiträge zur Geschichte der Siedlungen. Lübeck 1989

Gerhard Schneider: Lübecks Bankenpolitik im Wandel der Zeiten 1898–1978. (= Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck, hrsgg. vom Archiv der Hansestadt Lübeck, Bd. 25). Lübeck 1978

Rüdiger Sengebusch: Zeitenwende – Fabriken in Lübeck. Entwicklungsmerkmale moderner Fabrikarbeit im Stadtstaat Lübeck 1828–1914, hrsgg. vom Amt für Kultur/Geschichtswerkstatt Herrenwyk der Hansestadt Lübeck. Lübeck 1993

Hans Walden: Die Entwicklung der deutschen Werftindustrie in der Zeit der maritimen Aufrüstung des deutschen Kaiserreiches 1898–1914. Wiss. Hausarbeit zur Erlangung des akademischen Grades eines Magister Artium der Universität Hamburg. Hamburg 1981

Hans Jürgen Witthöft: Lexikon zur deutschen Marinegeschichte. 2 Bände. Herford 1977 (Bd. 1) und 1978 (Bd. 2)

Armin Wulle: Der Stettiner Vulcan. Ein Kapitel deutscher Schiffbaugeschichte. Herford 1989

Shipbuilding in Lübeck.

Shipyard projects in Lübeck at the beginning of the 20th century

Summary

The period extending from the close of the 19th century to the years following World War I was one of great significance to the Free and Hanseatic City of Lübeck. In retrospect, it can be regarded as the time of the city-state Lübeck's industrialization. Of course not all of the efforts undertaken to transform this tradition-laden merchant and trade city into an industrial centre were crowned with success. "Growing pains" were particularly apparent in the area of industrial shipbuilding.

This article thus deals with five unsuccessful shipyard projects of that period. In all five cases, the project reached a stage of development far beyond the question of real estate. Also common to all of them is that they were negotiated between the beginning of this century and the mid-1920s. Each one of them, had it been realized to completion, would have brought about fundamental changes in this branch of industry in Lübeck. Despite their failure they are to be regarded as an important chapter in the city's shipbuilding and industrial history, particularly in view of the fact that Lübeck's past in regard to iron and steel shipbuilding has received only inadequate scholarly attention to date. This study therefore discusses the five shipyard projects and their variations in detail.

The projects of the Hahn Shipyard and the Schade Submarine Shipyard seem to have had a purely speculative character. The Douglas Shipyard project, on the other hand, attracted for a time the interest of several internationally known companies. Until now this fact was unknown and it puts the history of industrialized shipbuilding in Lübeck into a less provincial light, although naturally Lübeck cannot be compared to cities like Hamburg or Bremen in this respect.

Plans for the projects of the Trave Shipbuilding Association and the Triton Works reached such an advanced stage of development that detailed documents and drawings have come down to us; they were thus the most promising of the five projects. In one of the two cases, by means of a secondary source, it has even been possible to prove that a firm was founded and incorporated in the commercial register.

The research for this article is based primarily on the evaluation of files of the former *Lübecker Industrie-Verein* (Industrial Association of Lübeck) which existed from 1889–1914, as well as various files of several other government institutions. All of the sources used are stored in the Archive of the Hanseatic City of Lübeck (AHL). Had they not survived in the past decades, this segment of Lübeck's shipbuilding past could never have been investigated.