

## Wagemut und Dividende: Geschichtsbild und Quellenwert deutscher Werfftfeftschriften

Krützfeldt, Lutz

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Krützfeldt, L. (1989). Wagemut und Dividende: Geschichtsbild und Quellenwert deutscher Werfftfeftschriften. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 12, 153-172. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52652-3>

### 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.*

## WAGEMUT UND DIVIDENDE

### Geschichtsbild und Quellenwert deutscher Werftfestschriften

VON LUTZ KRÜTZFELDT

Ein Großteil von Unternehmensgeschichten erscheint in Form von Festschriften. Der folgende Aufsatz untersucht und diskutiert beispielhaft die *Werftfestschrift* – und zwar als ein Genre mit eigenen Formen und Entwicklungsstadien und als einen Beitrag zur Unternehmens- und allgemeinen Geschichtsschreibung.

Darüber hinaus geht es darum, wie brauchbar die *Werftfestschrift* als historische Quelle ist, für die Unternehmensgeschichte vor allem, aber auch für die Technikgeschichte, die Unternehmerbiographie oder die historische Familienforschung. Von einer quellenkritischen Analyse im strengen Sinne kann man jedoch nicht sprechen. Im Rahmen von Vorarbeiten des »Projekts Schiffbaugeschichte«, die das Material für übergreifende Untersuchungen zur Geschichte des Schiffbaus erschließen sollen, steht zunächst die Frage im Vordergrund, welche historischen Informationen die *Werftfestschriften* für eine vergleichende Betrachtung bieten und wie genau und umfangreich diese Informationen sind. Denn obwohl Festschriften selbstverständlich für Unternehmensmonographien herangezogen werden, ist ihre Brauchbarkeit für übergreifende wissenschaftliche Vergleiche umstritten.<sup>1</sup>

Als Selbstverständigung über ein Genre und erste Orientierung über dessen Quellenwert befaßt sich dieser Aufsatz zugleich auch mit einem Stück Ideologieggeschichte. Die Fragestellung, die diese drei Aspekte zusammenhält, lautet: Wie beeinflussen das Geschichtsbild und die Interessen, die sich mit der *Werftfestschrift* verknüpfen, deren Themenauswahl, Darstellungsweise und Gesamtstruktur und, darüber vermittelt, deren Wert als historische Informationsquelle und als Teil der Geschichtsschreibung?

Der Aufsatz unterscheidet sich von anderen Arbeiten dieser Art<sup>2</sup> dadurch, daß er versucht, die Hauptpole, zwischen denen sich die *Werftfestschrift* als Genre bewegt, in ihrer historischen Entwicklung zu erfassen, wobei sich – dies als These vorweg – gerade während der Zeit des Nationalsozialismus wichtige Veränderungen zeigen.

Die Unterschiede zwischen verschiedenen Formen der *Werftfestschrift* liegen weniger in den Themen, die sie ansprechen, als in Art und Umfang von deren Behandlung. Sie herauszuarbeiten erfordert relativ genaue Einzelanalysen und war nur bei radikaler Beschränkung des Textkorpus<sup>3</sup> möglich. Angesichts der 16 000 Festschriften, die sich allein im Firmenarchiv des Instituts der Deutschen Wirtschaft befinden<sup>4</sup>, können die folgenden Ausführungen, was die Unternehmensfestschrift insgesamt betrifft, nur hypothetischen Charakter haben. Zudem

sind im Rahmen eines relativ kurzen Aufsatzes vereinfachende Gegenüberstellungen nicht zu umgehen, wobei jedoch nach Möglichkeit in den Anmerkungen auf Vor- oder Zwischenformen hingewiesen wird.

Unter »Werftfestschrift« wird hier eine selbständige Schrift über ein Werftunternehmen verstanden, die von diesem herausgegeben oder autorisiert wurde und auf einen festlichen Anlaß – meist das Gründungsjubiläum – Bezug nimmt. Die Untersuchung beschränkt sich auf Festschriften von Seeschiffswerften des Nord- und Ostseeraumes. Da die Grenze zur Binnen-schiffswerft nicht immer leicht zu ziehen ist, wird der Begriff »Seeschiffswerft« in Anlehnung an Kramm<sup>5</sup> relativ weit gefaßt: Werften, die seegängige Schiffe bauen oder reparieren bzw. einmal gebaut oder repariert haben.

### »Allen Freunden verbindlichsten Dank für ihr Vertrauen« Die Werftfestschrift als Prospekt und Geschäftschronik (1894–1932)

Die erste Festschrift eines Unternehmens, die dessen Geschichte behandelt, erschien in Deutschland vermutlich 1825. In nennenswerter Zahl wurden solche unternehmensgeschichtlichen Festschriften jedoch erst in den 1880er Jahren herausgebracht, und zwar zunächst von Banken und Verlagen.<sup>6</sup> Seit 1890 nahm die Veröffentlichung von Firmengeschichten zu. In dieser Zeit begannen auch Industriefirmen, die Öffentlichkeit über ihre Vergangenheit zu unterrichten.<sup>7</sup>

Die erste Festschrift, die auf die Geschichte einer Werft eingeht, ist – soweit ich ermitteln konnte – die der Firma Sachsenberg aus dem Jahre 1894.<sup>8</sup> Sie ist zur einen Hälfte eine Gedenkschrift, die, häufig in der Form eines Nachrufes, vor allem die Gründer und Eigentümer des Unternehmens würdigt. Zur anderen Hälfte ist sie ein Prospekt. »Prospekt« als Bezeichnung für eine Werbeschrift bedeutet, wörtlich übersetzt, »Ansicht«, und darin besteht die zweite Funktion dieser Festschrift: ihren Kunden eine »Ansicht« von der Fabrik, der Werft und ihren Produkten zu geben. Neben für den Historiker brauchbaren Informationen über Gelände, Maschinenausstattung und Produktionsprogramm dominiert das Bedürfnis, die Leistungsfähigkeit des Unternehmens zu dokumentieren, bis hin zu sinnlosen Zahlenangaben wie: *Zusammengenommen haben diese Fahrzeuge eine Länge von 7250 Metern!*

Die zweitälteste Werftfestschrift, die ich ausfindig machen konnte, ist eine Festschrift der Howaldtswerke aus dem Jahre 1901. Bei ihr treten die Gedenkanteile zurück und die des Prospektes dementsprechend deutlicher hervor. Sie ist ein Katalog, dessen Einleitung auch einen kurzen Überblick über die Geschichte des Unternehmens enthält. »Katalog« meint ein Verzeichnis oder eine Fotosammlung, in unserem Fall der Produkte, Anlagen und Maschinen des Unternehmens. Da »Prospekt« der übergreifendere Begriff ist, werden solche Festschriften im folgenden zusammenfassend als *P r o s p e k t - F e s t s c h r i f t e n* bezeichnet. In vollem Sinne gilt dieser Begriff erst für die Howaldt-Festschrift, während die Sachsenbergsche eine Mischform darstellt, bei der die Gedenkanteile noch einen großen Raum beanspruchen.

Die Howaldt-Festschrift gibt auf den ersten sechs Seiten einen Überblick über die Entwicklung und den derzeitigen Stand des Unternehmens, dann folgen ein Plan des Werftgeländes, eine 24seitige Schiffsliste und als Anhang ein 25seitiger Fotokatalog, der verschiedene Werftansichten, die Büroräume, Werkstätten und Maschinen (bemerkenswerterweise mit den Beschäftigten bei der Arbeit) und einige der gebauten Schiffe zeigt.

Sie verquickt die historische Darstellung mit der Beschreibung der derzeitigen Einrichtungen und Kapazitäten der Werft. Die Informationen betreffen folgende Bereiche: Vorläufer der



Werft, Gründung, Eigentümer, Änderungen der Besitzverhältnisse und Rechtsformen, Höhe und Zusammensetzung des Aktienkapitals, Werftgelände, Anlagen (Helgen, Kran, Dock, Maschinen, Werkstätten und sonstige Gebäude), Zahl der Beschäftigten und soziale Einrichtungen, Werfterweiterungen, Produktionsprogramm, Produktionszeit, Namen und technische Daten der gebauten Schiffe sowie deren Abnehmer oder Auftraggeber. Und diese Aufzählung umfaßt auch schon den Grundbestand an Themenbereichen, auf die, mehr oder weniger, fast jede Werftfestschrift eingeht.

Der Charakter einer Gedenkschrift ist bei der Howaldt-Festschrift noch, wenn auch eingeschränkt, vorhanden und verbindet sich jetzt zwanglos mit der Werbeabsicht. *Wir glauben, heißt es etwa, den heutigen Gedenktag nicht besser ehren zu können, als dadurch, daß wir allen Freunden der Howaldtswerke in Nah und Fern den verbindlichsten Dank für ihr bisheriges Vertrauen und die Bitte um die Fortdauer desselben aussprechen.*<sup>9</sup>

Bei anderen Prospekt-Festschriften, die vor allem während der Weimarer Republik relativ zahlreich sind, gemahnt oft nur der Bezug auf ein Jubiläumsdatum daran, daß es sich um eine Festschrift handeln soll. Ansonsten sind sie reine Prospekte, meist in Form eines Katalogs.<sup>10</sup>

Eine zweite Form der Werftfestschrift ist die *Geschäftschronik*, wobei der Begriff »Geschäftschronik« hier nicht gleichbedeutend ist mit dem übergreifend verwendeten Begriff »Unternehmensgeschichte«. »Geschäftschronik« meint eine besondere Form der Unternehmensgeschichtsschreibung, die ihren Schwerpunkt darauf legt, nacheinander – deshalb »Chronik« (eine »Geschichte« könnte auch thematisch oder analytisch gegliedert sein) – von den wichtigen geschäftlichen Ereignissen zu berichten. Die Unterscheidung zwischen Geschäftschronik und Unternehmensgeschichte ist wichtig, weil, wie noch zu zeigen sein

wird, bei den Werftfestschriften andere – etwa technik- oder familiengeschichtliche – Schwerpunkte gleichberechtigt zur Darstellung der geschäftlichen Entwicklung hinzutreten können.<sup>11</sup>

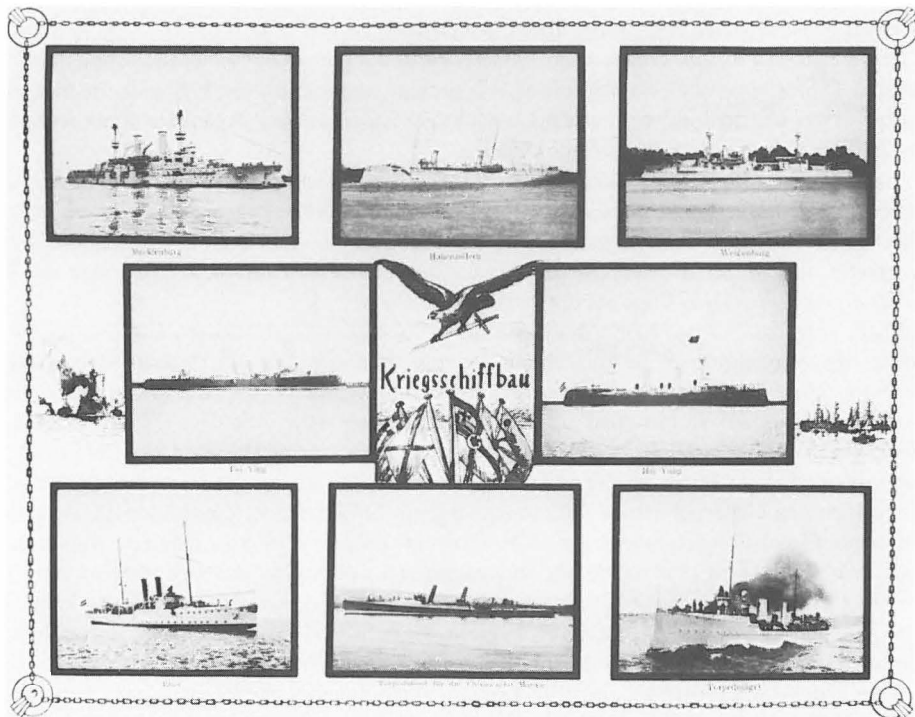
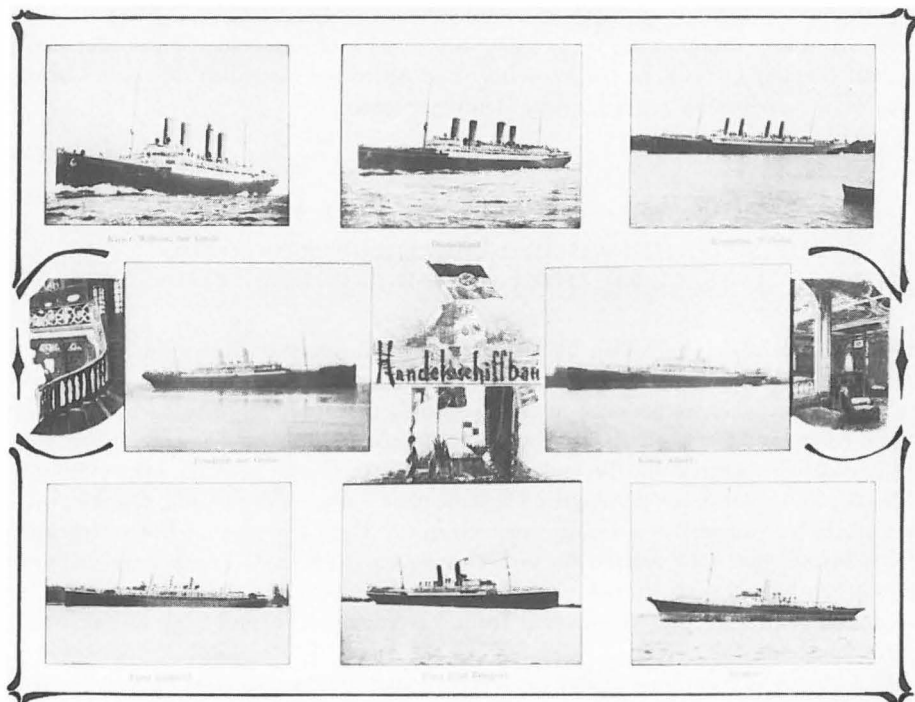
Geschäftschronik und Prospekt bilden die beiden Grundmuster der Werftfestschriften, fast immer verwenden sie eines dieser beiden Muster, wobei das der Geschäftschronik häufiger ist. Der entscheidende Unterschied zwischen Geschäftschronik und Prospekt-Festschrift besteht im Verhältnis der historischen Darstellung zu den übrigen Teilen (aktuelle Informationen über das Unternehmen, Schiffsliste und Fotokatalog). Aus dem kurzen historischen Überblick, der auch den meisten Prospekten vorausgeschickt wird, macht die Geschäftschronik eine ausführliche Darstellung der geschäftlichen Entwicklung seit der Gründung des Unternehmens, wodurch sich der Anteil der übrigen Elemente entsprechend reduziert. An der Festschrift von Blohm & Voss aus dem Jahre 1927 kann man das besonders gut sehen: Die ersten 52 Seiten stellen in zeitlicher Reihenfolge die geschäftliche Entwicklung des Werftunternehmens dar, dann folgen zwölf Seiten Schiffsliste und ein siebenseitiger Abschnitt »Die Werft von Blohm & Voss 1927«.<sup>12</sup> Der historische Teil einerseits und Schiffsliste und aktueller Teil andererseits stehen bei dieser Festschrift in einem Verhältnis von 5:2, bei den Prospekt-Festschriften liegt das Verhältnis dagegen bei circa 1:10. Die Geschäftschronik ist gewissermaßen ein historisierender Prospekt. Die Hauptthemenbereiche, auf die die Geschäftschronik eingeht, sind im wesentlichen die gleichen, die oben für die Prospekt-Festschrift der Howaldtswerke von 1901 aufgelistet wurden<sup>13</sup>, aber die Informationen sind umfangreicher und genauer und zeigen die Leistungen des Unternehmens in ihrer geschichtlichen Dimension.

Ansatzpunkte für eine geschichtliche Darstellung, die über den geschäftlichen Bereich hinausgeht, enthalten schon die frühen, vergleichsweise »reinen« Geschäftschroniken und zum Teil auch die Prospekt-Festschriften.

Am geläufigsten ist es, die Darstellung an die Unternehmerpersönlichkeit zu binden – wenn überhaupt von Menschen die Rede ist. Der Unternehmer repräsentiert als Gründer oder Eigentümer die wichtigen Stationen in der Chronik des Unternehmens. Die Festschriften beziehen wichtige geschäftliche Entscheidungen, aber häufig auch die Produktionsergebnisse auf seine Person: *Bereits im Jahre 1883 [...] konnte Georg Howaldt das hundertste, an der Swentine auf seiner Werft gebaute Schiff von Stapel laufen sehen.*<sup>14</sup>

Neben der personalgeschichtlichen existiert bei vielen der frühen Festschriften eine stark nationale Orientierung. Das hängt bei der Festschrift des Stettiner »Vulcan« aus dem Jahre 1907 zum Beispiel damit zusammen, daß für die Werft die Kaiserliche Marine ein wichtiger Auftraggeber war. Der erste Marineauftrag wird, was seine Vorgeschichte betrifft, relativ ausführlich dargestellt und als *Wendepunkt in der Geschichte des »Vulcan«* bezeichnet.<sup>15</sup> Zum anderen spielt der Staat auch zur Erlangung von Handelsschiffsaufträgen eine wichtige Rolle. So hatte der Reichstag in der Postdampfersubventionsvorlage von 1885 beschlossen, daß alle Schiffe der neu einzurichtenden Postdampferlinie auf deutschen Werften erbaut werden sollten, und der »Vulcan« stand diesbezüglich mit an erster Stelle. Solche Entscheidungen möchte die Festschrift natürlich befördern. Sie unterstreicht deshalb die grundsätzliche Bedeutung einer heimischen Schiffbauindustrie für den Aufbau einer Kriegsmarine, bezeichnet den »Vulcan« *als Vorkämpfer [...] für den deutschen Schiffbau im engeren und für die ganze deutsche Industrie im weiteren Sinne* und betont die *volkswirtschaftliche Bedeutung* der Werft. Besonders den dritten Punkt versucht sie mit einer Fülle von Zahlen, Tabellen und Kurven zu belegen, die den Verbrauch der Werft an Metallen, Holz und Kohle, die Zahl der Beschäftigten, die Höhe der jährlichen Gesamtlohnsumme, des Aktienkapitals, des Umsatzes und der Dividenden dokumentieren.<sup>16</sup>

Ob personalgeschichtlich oder national – solche Sichtweisen bleiben bis 1933 in hohem Grade an Fragen der geschäftlichen Entwicklung gebunden: Der Unternehmer fungiert als



Schiffe, Schiffe ... (Aus der Festschrift des Stettiner Vulcan, 1907)

Gründer und Eigentümer und bürgt mit seinem Namen für Qualität und Leistung der jeweiligen Werft, und die Argumentation mit den nationalen Interessen dient, mehr oder weniger unverhohlen, dazu, staatliche Unterstützung und Aufträge zu erhalten. Mit dem Nationalsozialismus verselbständigen sich solche Deutungsmuster.

### »Triumph des Willens« – »Triumph der Technik« Die Werftfestschrift zwischen Unternehmerbiografie und Technikgeschichte (1933–1945)

Nach 1933 bricht sich bei vielen Werftfestschriften ein Interpretationsbedürfnis Bahn, das über die Belange des einzelnen Unternehmens hinausgeht und darauf abzielt, die vorhandenen gesellschaftlichen Gegensätze in eine harmonische Ordnung zu bringen. Kapital und Arbeit, Klein- und Großbetrieb, Handwerk und Industrie, Holz- und Eisenschiffbau, Hand- und Kopfarbeit, Mensch und Technik – solche Gegensätze oder geschichtlichen Umbrüche bilden die Folie, vor deren Hintergrund sich die neue Einheit abheben soll. Die Art, wie die Gegensätze harmonisiert werden, ist unterschiedlich. Der *Gegensatz zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer* wird einfach für *endgültig beseitigt* erklärt<sup>17</sup>, bei den geschichtlichen Umbrüchen herrscht das Prinzip vor, das Alte zu würdigen und das Neue zu feiern, und Hand- und Kopfarbeit und Mensch und Technik werden wie Yin und Yang als gleichwertige Kräfte nebeneinandergestellt.

Doch obwohl die Veränderungen, die sich zwischen 1933 und 1945 im Bereich der Werftfestschriften vollzogen, mit der nationalsozialistischen Ideologie zusammenhängen, weisen sie in ihrer historischen Bedeutung über diese hinaus.

Die Werftfestschriften greifen nach 1933 verstärkt auf personalgeschichtliche und nationalistische Deutungsansätze zurück, die es, wie gezeigt, auch schon vor 1933 gab, die nun aber »ausgewalzt« werden und sich, was noch wichtiger ist, gegenüber der bisher überwiegenden geschäftlichen Perspektive verselbständigen.

Ein Beispiel: *Man schrieb das Jahr 1835. Der Frühling hielt seinen Einzug. Leuchtendes Blau lag hoch über sprossendem Land. Weißglänzende Wolken zogen Reih' an Reih' einem Manne voran, dessen zukunftsfroher Weg nach Norden führte. Eine sehnige Gestalt, breit, untersetzt, mit muskelstarken Gliedern und arbeitsgewohnten Händen. Sein Auge sprühte unbändigen Willen, sein Blick verriet wagemutige Pläne [...]*.<sup>18</sup>

Nicht so sehr, daß der Mann mit bestimmten lobenden Eigenschaften ausgestattet wird, macht den Hauptunterschied zu früheren Festschriften aus. Fast alle Festschriften pflegen, wenn sie auf den Gründer oder Eigentümer ihres Unternehmens zu sprechen kommen, ihn zu loben und dabei auf Stereotypen zurückzugreifen, unter denen die drei »Ws« – Wagemut, Willenskraft und Weitblick – die beliebtesten sind. Aber von welch wagemutigem, muskel- und willensstarkem Mann ist hier überhaupt die Rede? Die bisherigen Festschriften nannten und lobten den Unternehmer in Zusammenhang mit Gründungen, Zusammenschlüssen und wichtigen Geschäftsentscheidungen. A.F. Howaldt gründete 1835 in Kiel eine Maschinenbaufabrik und tat sich 1838 mit dem *weitschauenden* Kaufmann Johann Schwefel zusammen, berichtet etwa die Festschrift der Howaldtswerke von 1901. Die Howaldt-Festschrift von 1938, aus der das obige Zitat stammt, beginnt dagegen wie ein Roman, und derselbe A.F. Howaldt wandert nun als anonymer Herkules durch die Frühlingslandschaft, bevor er – nach einigen Seiten – auf seinen zukünftigen Kompagnon Schwefel trifft.

Sein Name wird zunächst nicht genannt. Er ist nicht nur ein bestimmter Unternehmer, er verkörpert einen Menschentyp. Die Figur Schwefels ist sein Antipode: eine *biegsame*,



Frontispiz aus der Schichau-Festschrift von 1913



gewandte und gepflegte Gestalt [...], ein schwacher Körper [...], ein schmales, geistvolles, weltkluges Gesicht [...], feinnervig und doch kühl erwägend, weitschauend, allem Großen aufgeschlossen, von überragendem Verstand und hoher Bildung. Der große Ingenieur und der geniale Kaufmann<sup>19</sup>, der Typ des körperlich Starken und der Typ des geistig Starken stehen sich gegenüber.

Aber abgesehen von den literarischen Ambitionen und der epischen Anlage enthält die Howaldt-Festschrift von 1938 auch mehr biographische Informationen als die meisten Werftfestschriften vor 1933. Man kann aus ihnen einen kleinen Lebenslauf der Unternehmer zusammenstellen, der nicht nur über die Gründertat und die Geburts- und Todesdaten Auskunft gibt, sondern auch über Herkunft, Ausbildung, Ehefrau, Kinder sowie über kommunale oder politische Tätigkeiten.<sup>20</sup>

Die Orientierung an der Unternehmerpersönlichkeit beeinflusst nicht nur die Darstellungsweise, sie strukturiert den gesamten ersten Teil der Festschrift, der eine kombinierte Personen- und Geschäftsgeschichte ist. Diese Konzeption hält die Festschrift jedoch nicht durch. Der persönliche Anteil wird immer geringer, und der erzählende Stil geht allmählich in den einer Geschäftschronik über, die Zahlen, Daten, Leistungen aneinanderreihet, was nur noch anlässlich der nationalsozialistischen Machtübernahme und im Schlußwort durchbrochen wird. Die entscheidende Wende liegt beim Übergang zur Aktiengesellschaft.

Solche Brüche in der Darstellungsweise sind vermutlich ein bewußtes Stilprinzip. Für diese Vermutung spricht eine Stelle in der Festschrift der Stülcken-Werft von 1940: *Der Handwerksbetrieb war im Begriff, ein Industriebetrieb zu werden. Die Leistung des einzelnen tritt daher mehr zurück. Die Firmengeschichte ist von diesem Zeitabschnitt an keine Personalgeschichte mehr, sie ist eine Geschichte der Entwicklung und des Gedeihens der einzelnen Gliederungen des Werftbetriebes.*<sup>21</sup>

Die Verherrlichung des »Führers« erfordert einen Gegenpol, die »Gefolgschaft«, und erst beide vereint ergeben die harmonische »Gemeinschaft«, die die nationalsozialistische Ideologie zu konstruieren bemüht ist: *Der Erfolg eines Unternehmens [ist] eine Gemeinschaftsleistung aller mit Kopf und Hand schaffenden Arbeitskräfte [...]*<sup>22</sup>

Die Betriebsgemeinschaftsideologie hat in bezug auf die Werftfestschrift jedoch nicht nur deklamatorische Folgen. Hauptadressaten der Prospekt-Festschriften und Geschäftschroniken bis 1933 waren die Kunden. Die Beschäftigten wurden bestenfalls summarisch erwähnt. Jetzt richtet sich der Blick verstärkt nach innen. Die Festschrift der Stülcken-Werft nennt in ihrem Vorwort als Adressaten die *Öffentlichkeit* an erster, die *Mitarbeiter* an zweiter und die *Geschäftsfreunde* an letzter Stelle. Die Festschrift der A.G. »Weser« spricht in ihrem Nachwort ein Betriebskollektiv an<sup>23</sup>, einige Werftfestschriften erscheinen als Sondernummern von Werkzeitungen<sup>24</sup>, und viele führen ihre langjährigen Mitarbeiter namentlich auf.<sup>25</sup>

Auch inhaltlich rücken die Arbeiter und ihre Belange stärker ins Blickfeld. Das Schema ist einfach. Für die A.G. »Weser«-Festschrift zum Beispiel waren die Arbeiter vor 1933 ein ständiger Unruheherd, nach 1933 sind sie glücklich in die *neue Betriebsgemeinschaft* integriert. Doch gerade aufgrund dieses Schemas erfährt man zumindest ein wenig über gewerkschaftliche Organisation, Arbeitsverhältnisse, Streiks, Demonstrationen, Werksbesetzungen und Forderungen der Arbeiter vor der Machtübernahme der Nationalsozialisten<sup>26</sup> und einiges über betriebliche Sozialeinrichtungen und Nachwuchsausbildung nach der Machtübernahme.<sup>27</sup>

Mit dem Adressaten- verändert sich auch der Autorenkreis. Er besteht jetzt überwiegend aus namentlich genannten Autoren, die nicht dem Unternehmen angehören und deren Beruf für eine gewisse fachliche und literarische Qualität bürgen soll: Redakteur, Handels- oder Wirtschaftsschriftsteller, Universitätsdozent, Bibliothekar.<sup>28</sup>

Das nationalsozialistische Geschichts- und Gesellschaftsbild tritt bei der Werftfestschrift

nicht einfach ergänzend zur Darstellung hinzu. Es nimmt offensichtlich Einfluß auf ihren Adressaten- und Autorenkreis und bestimmt Themenschwerpunkte und Darstellungsweise. Bei den bisher angeführten Beispielen beeinflussen personalgeschichtliche Deutungen oder die Ideologie der Betriebsgemeinschaft jedoch nicht die Struktur der Festschrift als Ganzes, sondern höchstens – wie das personalgeschichtliche Muster bei der Howaldt-Festschrift von 1938 – zur Hälfte.<sup>29</sup> Bei den folgenden Beispielen geht es dagegen um den Einfluß von Vorstellungen, die die gesamte Werftfestschrift strukturieren, so daß neue Unterformen entstehen: die Werftfestschrift als Familienchronik und die Werftfestschrift als Technikgeschichte.

Um kein Mißverständnis aufkommen zu lassen: Keines der hier genannten Deutungsmuster – weder das personal-, noch das familien- oder das technikgeschichtliche – ist natürlich spezifisch faschistisch. Dennoch besteht eine gewisse Affinität, die sich über die faschistische Verherrlichung der willensstarken Führerpersönlichkeit, die patriarchalische Grundhaltung, die »Blut und Boden«-Ideologie, den Versuch, den Betrieb als große Familie erscheinen zu lassen und die Faszination der Technik herstellt, die zwar schon im 19. Jahrhundert zu beobachten, aber eben auch für die Zeit des Nationalsozialismus auffällig ist.<sup>30</sup>

Die Werftfestschrift als Familienchronik ist dadurch gekennzeichnet, daß sie Geschäfts- und Familiengeschichte durchgehend miteinander verquickt, wobei der jeweilige »Stammhalter« die Leitfigur abgibt. Sie bleibt damit auf Familienunternehmen beschränkt. Dennoch gibt es sie – besonders nach 1945, als viele kleinere Familienunternehmen beginnen, Festschriften herauszubringen – in so großer Zahl, daß wir sie hier als Sonderform berücksichtigen wollen.

Die bedeutendste Festschrift dieser Art ist die der Rickmers-Werft von 1934. Sie gliedert die Unternehmensgeschichte nach »Generationen«. Eigentum und Erfahrung überliefern sich für sie von einer Generation zur nächsten. Auch die Festschrift soll die *Söhne und Nachkommen der Familie Rickmers [...] mahnen und anspornen, den von drei Generationen geschaffenen Überlieferungen des Hauses [...] nachzuleben*. Jede Generation hat ihren männlichen Hauptrepräsentanten, über den man ausführliche biographische Informationen erhält (insofern umfaßt die Familienchronik auch die Unternehmerbiographie), über die jeweilige Ehefrau erfährt man jedoch kaum mehr, als daß sie eine *treue Lebensgefährtin* war.<sup>31</sup>

Da die Festschrift die Unternehmenschronik zugleich als Familienchronik versteht, beschreibt sie zum Beispiel das jeweilige Wohnhaus der Familie Rickmers – das auch räumlich zur Werft gehörte –, zum Teil bis hin zu seinen Abmessungen oder Baukosten.<sup>32</sup>

Geschäfts- und familiengeschichtliche Informationen verbinden sich miteinander. Zu Rickmers gehörten auch eine Reederei und ein Reismühlenbetrieb. Aus der Frage, wo der geschäftliche Schwerpunkt zu setzen sei und wie man sich dem großen Konkurrenten, dem Norddeutschen Lloyd, gegenüber verhalten solle, resultierten weitgehende Familienzwistigkeiten, die die Festschrift erstaunlich offen und ausführlich darstellt. Die Geschichte des Hauses erscheint als *Kampf gegen innere und äußere Gegner*, der dramatische oder, wie es in der Festschrift selbst heißt, *romanhafte* Formen annimmt, bis es dem Helden der Geschichte, Paul Rickmers, durch Verlagerung der Geschäftsführung nach Hamburg und zeitweiliges Zusammengehen mit einer Berliner Bank gelingt, die alleinige Kontrolle über das Unternehmen zu erlangen.<sup>33</sup> Daß die Festschrift auf die Streitigkeiten so ausführlich eingeht, hat eine erzieherische Funktion: als Beispiel für die *Gefährdung durch den deutschen Erbfeind der Zwiertacht. Mögen die Nachfahren die Lehre beherzigen!*<sup>34</sup>

Nach 1933 lösen sich die Werftfestschriften auch in bezug auf technische Fragen von der bisher vorherrschenden Kundenperspektive und beginnen, die *Technikgeschichte* zu einem eigenständigen Gesichtspunkt der Unternehmensgeschichte auszubauen. Denn die Erweiterung des Adressatenkreises, die sich meines Erachtens vor allem aus der Betriebsgemeinschaftsideologie erklärt, rückt neue Zielsetzungen in den Vordergrund: den Stolz auf

das Arbeitsprodukt zu fördern und dem einzelnen Belegschaftsmitglied technische Vorgänge und Entwicklungen nahezubringen, die es angesichts einer großindustriellen Produktion kaum ohne weiteres verstehen oder überschauen kann. Zugleich wird die Technik als ein großartiges Menschenwerk verherrlicht, vor allem die tatkräftigen, willensstarken Männer seien *Vorbereiter des Triumphs der Technik*.<sup>35</sup>

Der Autor der A.G. »Weser«-Festschrift von 1943, Otto Höver, schreibt im Bewußtsein einer neuen Zeit, *des technischen Zeitalters*. Aus einem *einheitlichen Ursprung* [...], aus dem *gestaltenden Willen des schöpferisch begabten Menschen* [...], speisen sich für ihn *die beiden großen schöpferischen Mächte des Künstlerischen und Technischen*; die letztere gewinne im Zeitalter der Technik jedoch das Übergewicht.<sup>36</sup>

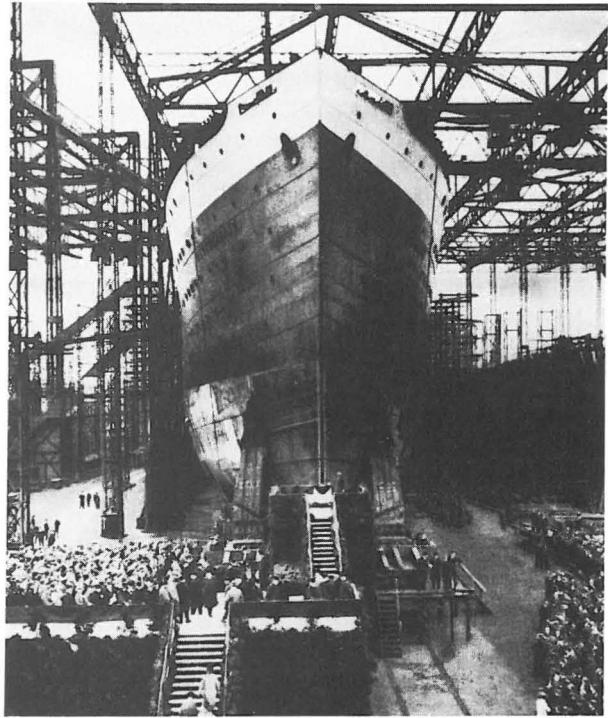
Höver ist um eine gemeinverständliche Erklärung technischer Vorgänge und Zusammenhänge bemüht. Er erklärt etwa, welche Schwierigkeiten sich dem Übergang zum Eisenschiffbau entgegenstellten, warum sich hölzerne, kupferfeste Segler in Bremen relativ lange als Handelsschiffe halten konnten, wann sich der Übergang zum Eisenschiffbau im Unterwesergebiet auf breiter Ebene vollzog oder – um Beispiele aus dem 20. Jahrhundert zu nennen – worin der Vorteil der Maier-Schiffsform liegt und wie die Abdampfturbine nach dem System Bauer-Wach funktioniert.

Die Beschreibung der Werksanlagen, bislang in erster Linie Kundeninformation und damit ein Bestandteil der Geschäftschronik, wechselt gewissermaßen auf die technikgeschichtliche Darstellungsebene über. In der Festschrift von Blohm & Voss aus dem Jahre 1927 heißt es zum Beispiel einfach, daß die Werft 1905 *hochmoderne Helgen mit Krangerüsten, ausreichend für Schiffe bis zu 320 m Länge und 40 m Breite* anschaffte. Höver dagegen erklärt den Unterschied zwischen seitlich von der Helling stehenden Krananlagen und auf einem Hellinggerüst laufenden Deckendrehkränen, worin der Vorteil der neuen Deckendrehkrane liegt und wann und auf welchen deutschen Werften sie eingeführt wurden – u.a. eben bei Blohm & Voss. In deren Festschrift ist *hochmoderne Helgen mit Krangerüsten* eine Information, die sich an den Kunden und Fachmann wendet, bei Höver wird aus ihr eine technikgeschichtliche Beschreibung, mit der auch der Laie etwas anfangen kann.<sup>37</sup>

## »Katastrophe« und Kontinuität Die Werftfestschrift nach 1945

Nach 1945 muß sich die Werftfestschrift mit einem der schlimmsten und zumindest für einige Autoren auch empörendsten Abschnitte in der Geschichte des deutschen Schiffbaus auseinandersetzen. Hans Georg Prager spricht in seiner Festschrift über Blohm & Voss von einer Zeit der *Zerstörung*, des *Vandalismus*, der *sinnlosen Vernichtung*, einer Zeit *ohne Erbarmen*, der *Denunziation* und der *drückenden Not*.<sup>39</sup> Andere sehen in ihr eine Zeit der *Erniedrigung* oder der *Verzweiflung*,<sup>39</sup> aber die häufigsten Bezeichnungen sind *Katastrophe* und *Zusammenbruch*, Bezeichnungen, die sich zugleich auf den Beginn dieses Zeitabschnittes beziehen: den 8. Mai 1945.

*Dampf dröhnten* [...] *die Detonationen über die Elbe*.<sup>40</sup> Nicht vom Krieg ist die Rede, sondern von der Sprengung der Hellinggerüste und Krananlagen bei Blohm & Voss durch britische Besatzungstruppen. Der Krieg stellt sich für Prager ganz anders dar: als eine Zeit, in der man fleißig Schiffe produzierte, die sich dann hervorragend bewährten. Unter der Überschrift *Überfließ trotz Bombenbagel* erfährt der Leser nicht einfach, welche U-Boote Blohm & Voss während des Krieges baute, sondern welche Ehreauszeichnungen sich *der erfolgreichste U-Boot-Kapitän des Zweiten Weltkrieges* auf dem bei Blohm & Voss erbauten »Zerstörer-



Stapellauf der DEUTSCHLAND,  
1923. (Aus: Blohm & Voß  
Hamburg 1877–1927)

killer« U 967 erwarb, wie das bei Blohm & Voss erbaute deutsche Schlachtschiff BISMARCK nach nur acht Minuten Feuerwechsel das legendäre englische Schlachtschiff HOOD vernichtete, später allein gegen eine englische Flotte mit zusammen fünf Schlachtschiffen, neun Kreuzern, zwei Flugzeugträgern und einer Zerstörerflottille kämpfte, einen unglücklichen Lufttorpedo-Treffer erhielt, sich, von der Übermacht umstellt, bis zur letzten Granate wehrte und es der Royal Navy nicht möglich [war], dieses Wunder an technischer Standfestigkeit zu versenken.<sup>41</sup>

In anderen Festschriften hat die »Katastrophe« zumindest eine Vorgeschichte, die dann meist mit dem Zweiten Weltkrieg beginnt. Wolfram Claviez, Autor der Festschrift der Deutschen Werft, faßt in seiner Gliederung die Phase von 1940 bis 1949 unter dem Titel *Existenzkampf unter dem Einfluß der Politik* zusammen. Er schreibt etwas nüchterner über die alliierte Politik der Demontage und Entwaffnung Deutschlands und geht vor allem, anders als Prager, auf das Potsdamer Abkommen von 1945 und das Washingtoner Abkommen von 1949 ein, vor deren Hintergrund die Demontagen und Sprengungen zu sehen sind. Aber auch Claviez hat wenig Verständnis für die *erbarmungslos durchgeführten Demontagen*. Seine Argumentationslogik, die typisch ist für viele Werftfestschriften, ist ungefähr die: Erst, bei Kriegsbeginn, zwingen uns die nationalsozialistischen Machthaber ihre Rüstungsaufträge auf, und dann, bei Kriegsende, lassen uns die alliierten Machthaber nicht in Ruhe unsere Schiffe bauen und behindern den wirtschaftlichen Fortschritt.<sup>42</sup> *Leider konnte mit dem Wiederaufbau nicht sofort begonnen werden*, heißt es 1956 in der Festschrift der Norderwerft, *da der Krieg nach 1945 mit anderen Mitteln (Verboten, Demontagen usw.) fortgesetzt wurde*.<sup>43</sup>

Im Zusammenhang mit den schrittweisen Lockerungen der alliierten Schiffbaubeschränkungen<sup>44</sup> erfolgt die Wiederaufnahme des Schiffneubaus bei den einzelnen Werften zu unterschiedlichen Zeitpunkten, aber immer geht ein Aufatmen durch die Festschrift, wenn nicht

mehr nur Haushaltsgeräte oder irgendwelche viel zu kleinen Fischkutter, sondern endlich »richtige« Schiffe auf dem Programm standen. Mit der Koreakrise zu Beginn der fünfziger Jahre setzt für die meisten Werften der Boom ein, und für die Festschriften dreht sich jetzt alles um den »Wiederaufbau«. *Das Leben ist weitergegangen, auch nach dieser Zerstörung*, heißt es 1955 in der Festschrift des Bremer Vulkan (der allerdings kaum zerstört wurde).<sup>45</sup>

Das Genre selbst behält seine einmal entwickelten Formen bei. Der Anteil an Prospekt-Festschriften, der während des Faschismus unbedeutend war, nimmt wieder zu.<sup>46</sup> Jetzt bringen auch viele Familienunternehmen Festschriften heraus, die, obwohl meist nicht sehr umfangreich, sich am Muster der Familienchronik orientieren<sup>47</sup>, zum Teil kombiniert mit der Grundform des Prospektes.<sup>48</sup> Daneben erscheinen Werftfestschriften, die wieder hauptsächlich Geschäftschroniken sind.<sup>49</sup>

Die Faszination der Technik, die bei den Werftfestschriften in der Zeit des Nationalsozialismus eine so große Rolle spielte, konzentriert sich, zunächst etwas verschämt, ganz aufs Schiff: *Ist also Technik [...] gar nicht etwas so Gefährliches, wie manche glauben, die, oft nicht ganz ohne eigene Schuld, nichts mit ihr anzufangen wissen, sie nicht einmal richtig zu sehen vermögen? Am Ende ist Technik eine Gabe und Möglichkeit [...], wohl, wie alles, zum Schlimmen verwendbar, aber immer auch zum Guten, und wenn irgend etwas geeignet ist, diese gute und große Seite, fast möchte man sagen: das Edle an aller Technik immer wieder rein und zwingend, mit unverlierbarer Ursprünglichkeit vor Augen zu führen, so ist es dies seltsame Gebilde, das in allem grundstürzenden Wandel der Formen irgend etwas Gleichbleibendes durch alle Zeiten bewahrt, »Wunderwerk der Technik« in allen Jahrhunderten [...]: das Schiff.*<sup>50</sup>

Der Krieg, die Atombombe, sie scheinen leichte Zweifel geweckt und das Bewußtsein erschüttert zu haben. Das Schiff erscheint demgegenüber als eine unschuldige Form der Technik, ja als Halt *in allem grundstürzenden Wandel der Formen, als ein lebendes Wesen [...] von besonderer Art.*<sup>51</sup>

Was bislang Produktinformation oder Element der Technikgeschichte war, verselbständigt sich in einigen Fällen zum Schiffsfetischismus. Da Schiffe »lebende Wesen« sind, werden nun auch ihre »Biographien« zusammengestellt. Es erscheinen Werftfestschriften, die fast ganz oder zur Hälfte *Schiffschroniken* sind.<sup>52</sup> In der Regel wechselt die Schiffschronik sich jedoch mit anderen, meist geschäftsgeschichtlichen Darstellungsebenen ab.<sup>53</sup>

In den ersten zehn Jahren nach 1945 kann man in einigen Werftfestschriften noch einen erzählenden, manchmal pathetischen Stil und eine didaktische Grundhaltung antreffen, aber spätestens ab Mitte der fünfziger Jahre wird der Stil überwiegend »sachlicher«; es geht vor allem um zwei Dinge: das Schiff und das Geschäft.

Einige Festschriften behalten nach 1945 auch das alte Vokabular bei und wenden sich an die *gesamte Werksgemeinschaft, die Gefolgschaft, oder die Gefolgschaftsmitglieder.*<sup>54</sup> An den meisten Werftfestschriften ist der Wandel der Zeiten jedoch nicht ganz spurlos vorübergegangen, und sie bedanken sich jetzt bei ihren *treuen Mitarbeitern.*

Häufig versteht sich die Festschrift selbst als Fortsetzung einer vorhergehenden, so etwa die Howaldt-Festschrift von 1963 als Fortsetzung der Howaldt-Festschrift von 1938. Die Festschrift der Rickmers-Werft von 1959 übernimmt einfach den Text der Festschrift von 1934, gekürzt um eine Reihe konkreter Informationen, »versachlicht«, das heißt gereinigt von der Darstellung des Familienkonflikts und natürlich auch der politisch inkriminierenden Stellen. Die ehemalige Sympathie für den Faschismus, die in den beiden Rickmers-Festschriften von 1934 zum Ausdruck kommt<sup>55</sup>, wird in der Festschrift von 1959 nicht thematisiert, und natürlich entfällt auch die Information, daß ein Sohn des Hauses sich am Hitler-Putsch von 1923 beteiligte, nebst Foto, das seinen Namen auf einem faschistischen Ehrendenkmal zeigt.<sup>56</sup> Immerhin wird der 30. Januar 1933 kurz erwähnt.<sup>57</sup>

Für das Gros der Festschriften aber ist 1933 überhaupt kein erwähnenswertes Datum. Es geht zwischen der Wirtschaftskrise Ende der zwanziger, Anfang der dreißiger Jahre und dem 1934/36 im Schiffbau einsetzenden Aufschwung unter.

Eine Auseinandersetzung mit dem Faschismus findet nicht statt. Urteile wie, Hitler habe *versprochen, Arbeitsplätze und Brot zu schaffen, und er hielt sein Versprechen* und habe *einen diktierten Fortschritt eingeleitet*, liest man noch in der Festschrift der Meyer-Werft von 1970. Die Festschrift von 1988, die (aus Zeitmangel, wie das Vorwort zeigt) für die Zeit bis 1970 nur den alten Text leicht überarbeitet übernehmen konnte, statt einen neuen zu schreiben, relativiert die Sätze durch Einfügung der Worte *vordergründig* [...], *scheinbar* und *von machtpolitischen Interessen diktiert*.<sup>58</sup> Darin zeigt sich zumindest ein notwendiger Bewußtseinswandel.

### » Wir wollen dieses Buch nicht zu Werbezwecken verwenden « Die Werftfestschrift zwischen Öffentlichkeitsarbeit und wissenschaftlichem Anspruch ab Ende der sechziger Jahre

Ansatzpunkte für neue Entwicklungen zeigen sich erst Ende der sechziger Jahre. Viele Festschriften machen weiter wie bisher, aber bei anderen gibt es eine Reihe von Veränderungen in bezug auf Stil, Aufbau, Aufmachung und Inhalt.

Eine neue Entwicklungsrichtung sei am Beispiel der Festschrift der A.G. »Weser« von 1968 verdeutlicht. Sie beginnt nicht mit der Gründung, sondern mit dem aktuellen Stand des Unternehmens, wobei zunächst Ausstattung und Leistungsfähigkeit der Werft im Vordergrund stehen, während ein zweites Kapitel zusätzlich den Fertigungsablauf und dessen Veränderung beschreibt. Nach einem Stapellauf-Gedicht, das vier Seiten beansprucht, und einem Fototeil, der vor allem Schiffe zeigt, kommt die Festschrift auf den Gründer der Werft zu sprechen. Ab jetzt wechseln sich ein historischer Textteil auf grünem, etwas rauhem und ein Fototeil auf weißem Glanzpapier ab. Zwischendurch sind einige Quellentexte als Faksimiles abgedruckt. Die Gliederung ist ein Kompromiß aus Chronologie und themenorientierter Darstellung. Themen sind, wie es in der *guten alten Zeit* aussah, die »Bremen«-Story, der *Wirtschaftsfaktor A.G. »Weser«* und der *Konzentrationsprozeß ausgangs der 20er Jahre*. Der Stil ist insgesamt journalistisch und um Anschaulichkeit bemüht: *Noch weideten am Deich vor der Gröpelinger Kirche die Kühe, als die A.G. »Weser« am neuen bremischen Hafentrevier ihr Gelände bezog*.<sup>59</sup>

Die Festschrift bietet ein buntes Potpourri. Sie enthält Prospekt-Elemente, ist aber kein Prospekt, und auch die Geschäftschronik-Struktur löst sich in ihre Bestandteile auf. Sie verliert die Kunden und Aktionäre nicht aus den Augen, wendet sich aber im Grunde an die Belegschaft und eine breite Öffentlichkeit, spricht bremisch von *Use Akschen*, was wörtlich übersetzt »unsere Aktien« heißt, aber nicht die Wertpapiere, sondern die Werft als Ganzes meint, als *handliche, familiäre wie respektvolle Kurzformel der Leute, die dem Unternehmen mit ihrer Arbeit Leben geben*.<sup>60</sup>

Ab Ende der sechziger Jahre scheint sich bei den Festschriften verstärkt der Public Relations-Gedanke durchzusetzen. Kunkel verweist als positives Beispiel auf die Jubiläumsschrift eines Pharmaunternehmens, die als *lustiges Bilderbuch* in einer Auflage von 40000 Stück vor allem an Ärzte verschickt wurde, und schreibt: *Der Preis wird für diese Auflage einschließlich Versandkosten gewiß nicht unter einer Million DM liegen. Aber was wurde alles damit erreicht! Auf der Basis der exakten Firmenchronik Public Relations und solide Werbung, Meinungstreit und Auszeichnung, immerwährende Diskussion und hoher Erinnerungswert*.<sup>61</sup>

Public Relations-Maßnahmen sollen der positiven Selbstdarstellung des Unternehmens dienen, aber PR ist nicht Werbung, PR ist mehr. Im Unterschied zur Werbung geht es nicht

bloß darum, unmittelbar die Leistungsfähigkeit des Unternehmens herauszustellen oder Produkte an den Käufer zu bringen. PR ist ein Gesamtkonzept, das alle Verbindungen zur Öffentlichkeit betrifft und dabei auch die Belegschaft mit einbezieht. Worin eine positive Selbstdarstellung in der Öffentlichkeit besteht, hängt vom öffentlichen Bewußtsein selbst ab. Ein Unternehmen, das die eigene Geschichte durchweg positiv darstellt, muß deshalb in den Augen einer kritischen Öffentlichkeit nicht unbedingt positiv dastehen. Umgekehrt kann es u.U. das aktuelle »Image« eines Unternehmens bei einer Öffentlichkeit, die nach einer Auseinandersetzung mit dem Nationalsozialismus verlangt, fördern, wenn das Unternehmen die eigene Vergangenheit während der Nazi-Zeit rückhaltlos aufarbeiten läßt (bevor es andere tun) und etwaige Verstrickungen mit dem Regime nicht unter den Teppich kehrt. Kann man bei einem Prospekt einen Zusammenhang zwischen der Werbeabsicht und Inhalt und Form der Schrift erkennen, lassen sich beim PR-Konzept über einen solchen Zusammenhang keine allgemeinen Aussagen mehr treffen. Es gibt Werbeschriften, aber keine spezifischen »PR-Schriften«. Über den Einfluß des PR-Gedankens auf die Werftfestschriften läßt sich deshalb zunächst nur sagen, daß er zu ihrer stärkeren Orientierung an öffentlichen Fragen und Bedürfnissen beitragen kann.

So verstärken sich zum Beispiel ab Ende der sechziger Jahre wieder die didaktischen Elemente in den Werftfestschriften. Sie erläutern etwa, welche Veränderungen der Übergang vom Holz- zum Eisenschiffbau mit sich brachte oder wie die Arbeit im Eisenschiffbau um die Jahrhundertwende aussah, und vermitteln dem Leser damit ansatzweise eine Vorstellung von den unterschiedlichen Arbeits- und Sozialverhältnissen.<sup>62</sup> Zunehmend erscheinen als Faksimile: Anzeigen, Geschäftskarten, Zeitungsartikel, Notgeldscheine und Quellentexte wie Kauf- oder Lehrverträge, Konzessionen, Gründungsprotokolle und Schiffsbriefe.<sup>63</sup> Der durchgehende Text wird durch Marginalspalten, Illustrationen oder ein anderes Druckbild aufgelockert, der illustrierende Anteil vergrößert sich und die Fotos werden großformatiger und attraktiver.<sup>64</sup> Die Werftfestschriften nehmen die Form eines historischen Bilderbuchs an und ähneln in manchem neueren Schulgeschichtsbüchern. Verfaßt von renommierten Autoren, die sich auf Schiffs- und Schiffbaugeschichte spezialisiert haben, erscheinen sie häufig bei bekannten Verlagen und sind regulär im Buchhandel erhältlich.<sup>65</sup>

Das PR-Konzept bietet dem Autor in einzelnen Fällen aber auch Raum für ein stärker wissenschaftliches Vorgehen. *Wir wollen dieses Buch nicht zu Werbezwecken verwenden*, heißt es 1968 im Vorwort der Festschrift über die Deutsche Werft. Daß diese Behauptung nicht nur Makulatur ist, zeigt die Anlage des Buches, die der Autor, Wolfram Claviez, selbst zutreffend beschreibt: *Mit der vorliegenden Darstellung wurde versucht, den Werdegang eines Unternehmens [...] in den größeren Zusammenhang der technischen und wirtschaftlichen Entwicklung der Zeit zu stellen.*<sup>66</sup> Zu ergänzen wäre noch, daß Claviez auch die politischen Rahmenbedingungen mitberücksichtigt, sofern sie für die Entwicklung des Schiffbaus von Bedeutung sind.

Die Festschrift ist eine Geschäfts- und Technikgeschichte, wobei der erste dem zweiten Aspekt übergeordnet ist. Aber nicht die Themenbereiche, der Stil oder die Aufmachung kennzeichnen sie, sondern daß sie systematisch bestimmten Fragen nachgeht und versucht, Zusammenhänge zwischen technischen Entwicklungen und geschäftlichen Entscheidungen herzustellen. Welche Interessen waren für Hapag, AEG und Gutehoffnungshütte bestimmend, die Werft zu gründen? Wie erklärt sich das Produktionsprogramm der Werft? Warum war es sinnvoll, sich auf Serienschiffe zu spezialisieren? Wie innovativ war – im Verhältnis zur allgemeinen Situation im Schiffbau – zu einem bestimmten Zeitpunkt die Spezialisierung auf Motorschiffe? Welche Vorteile bot, ökonomisch und technisch, die Zusammenarbeit einer großen Reederei, eines Elektro-, eines Stahlkonzerns und eben einer Werft? Wie sah diese Zusammenarbeit konkret aus? Wann und unter welchen Bedingungen änderte sie sich? Inwie-

fern beeinflussten dabei technische Gegebenheiten die Geschäftsentscheidungen? Welche Rolle spielten wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen?

Die Festschrift ist nicht nur informativ, sondern auch instruktiv, aber nicht ganz leicht zu lesen. Sie enthält zwar die üblichen Fotos von Schiffen und vom Werftgelände, aber das eigentlich Repräsentative an ihr ist der Text, einer der wenigen bei den Werftfestschriften, der wissenschaftlichen Ansprüchen genügt.

Daß solche Ansprüche für die Autoren eine zunehmende Bedeutung erhalten, zeigt sich auch dann, wenn diese aus Zeit- oder Platzgründen auf die Einordnung der Unternehmensgeschichte in größere Zusammenhänge verzichten müssen: *Der vorgegebene Umfang dieser Schrift ließ weitergehende wirtschafts- und sozialgeschichtliche Untersuchungen nicht zu, so reizvoll sie gerade bei diesem Haus [...] gewesen wären.*<sup>67</sup>

Damit wird ein Manko fast aller Werftfestschriften angesprochen. Einige berücksichtigen immerhin noch wirtschaftsgeschichtliche Zusammenhänge, aber die sozialgeschichtliche Dimension ist völlig reduziert. Im umfassenden Sinne, als Gesellschaftsgeschichte, existiert sie in den Werftfestschriften sowieso nicht. Im eingeschränkten Sinne, als Geschichte der sozialen Beziehungen innerhalb des Betriebes, der Arbeitsverhältnisse oder des Alltagslebens ist sie zum Teil in neueren Publikationen zu finden, aber mehr als »auflockerndes Element« und häufig mit anekdotischem Einschlag.<sup>68</sup>

### »Trotz der äußerst knapp bemessenen Zeit«

### Quellenwert und Möglichkeiten der Werftfestschrift

Prospekt und Geschäftschronik sind die Grundmuster der Werftfestschrift. Familienchronik, Schiffschonik und Technikgeschichte können als weitere die Werftfestschrift strukturierende Darstellungsmuster hinzutreten, wenn, verbinden sie sich meist mit dem Muster der Geschäftschronik.

Die Prospekt-Festschriften enthalten in der Regel einen Überblick über die Hauptstationen der geschäftlichen Entwicklung des Unternehmens und technische Informationen, die die Werftanlagen zur Erscheinungszeit der Schrift und die Grunddaten der bisher gebauten Schiffe betreffen. Als Quelle sind sie anderen Prospekten und Katalogen vergleichbar.

Schiffschoniken sind für den Unternehmenshistoriker wenig hilfreich. Dagegen mag es sich für die historische Familienforschung, sofern sie sich mit der Geschichte der bürgerlichen Familie beschäftigt, lohnen, einen Blick in die Festschriften von Familienunternehmen zu werfen. Auch für die biographische Forschung sind viele Werftfestschriften von Nutzen. Die Artikel über Rickmer Clasen Rickmers in den »Niedersächsischen Lebensbildern« sowie über Andreas und Paul Rickmers in der »Bremischen Biographie« beruhen zum Beispiel zu einem großen Teil auf Informationen aus den Rickmers-Festschriften von 1934.<sup>69</sup> Auch für die Schiffbaugeschichte selbst haben diese Festschriften einen hohen Informationswert, wie eine Dissertation über den Seeschiffbau in Bremerhaven bis zum Ersten Weltkrieg zeigt, die sehr gründlich auch die Quellen in den staatlichen Archiven ausgewertet hat. Diese Quellen ergänzen oder korrigieren die geschichtliche Darstellung in der Rickmers-Festschrift von 1934, aber die Festschrift liefert dennoch in bündiger Form den Grundstock an Informationen.<sup>70</sup>

Am brauchbarsten sind die Werftfestschriften für den Historiker unter geschäftsgeschichtlichen und – in zweiter Linie – unter technikgeschichtlichen Gesichtspunkten. Zumindest bei den Großunternehmen ist das Material, das die Festschriften enthalten, so umfangreich, daß sie sich für vergleichende geschäfts- und technikgeschichtliche Untersuchungen heranziehen lassen. Es ist sicherlich kein Zufall, daß eine der wissenschaftlich anspruchsvollsten Werftfestschriften, die von Claviez, sich genau auf diese Aspekte konzentriert.



Die Zeit des Nationalsozialismus bedeutet einen Einschnitt in der Geschichte der Werftfestschriften. Das Genre bekommt einen weiteren Adressaten- und einen qualifizierteren Autorenkreis und beginnt, sich stärker als bisher auszudifferenzieren. Das Genre wird als Teil der Geschichtsschreibung verstanden, es soll Gesellschaft interpretieren helfen und einem pädagogisch-didaktischen Zweck dienen. Aber bei aller Ideologie und allem Pathos sind die Informationen auch umfangreicher und die Darstellungen genauer und verständlicher als bei den meisten Werftfestschriften vor 1933 und vielen nach 1945. Das betrifft besonders die Technikgeschichte. Entsprechende Daten liefern auch die Festschriften vor 1933, aber relevante technikgeschichtliche Zusammenhänge stellen erst die Werftfestschriften nach 1933 her. Das dramatische Geschichtsbild des Nationalsozialismus führt dazu, daß auch Konflikte, sofern sie sich in eine Rechtfertigung des Nationalsozialismus einpassen lassen (Streiks vor 1933, Familienstreitigkeiten), nicht von vornherein ausgeblendet werden.

Die Zeit nach 1945 erscheint demgegenüber eher als Stagnation. Die Vielfalt des Genres geht zwar nicht verloren, aber die interpretierenden und didaktischen Elemente treten wieder zurück – vielleicht um sich formal von einem Faschismus abzusetzen, den man inhaltlich nie verarbeitet hat. Erst ab Ende der sechziger Jahre zeichnen sich neue Entwicklungsmöglichkeiten ab, deren Richtung jedoch nicht eindeutig ist. Die Werftfestschrift kann jetzt journalistische Broschüre, Geschichts- und Bilderbuch oder ein Werk mit wissenschaftlichem Anspruch sein oder sich weiterhin in den alten Gleisen bewegen.

Die Unternehmensgeschichte *schließt [...] alle Angehörige eines Unternehmens ein und ist damit gleichzeitig ein Stück Geschichte der Arbeitnehmer und Unternehmer, also der Sozialgeschichte schlechthin*, schreibt Hans Pohl, einer der renommiertesten bundesdeutschen Unternehmenshistoriker.<sup>71</sup> Doch diesen Anspruch zu erfüllen, davon sind die Werftfestschriften weit entfernt. In neuerer Zeit, wo Sozial- und Alltagsgeschichte populär geworden sind, finden sie auch Eingang in einige Werftfestschriften, aber mehr als kleine Beigabe. Viele Werftfestschriften enthalten jedoch wichtige Basisinformationen, die die Arbeitnehmer betreffen: über Belegschaftsstärke, Sozialeinrichtungen und manchmal auch darüber, wann Streiks die Produktion störten. Zudem kann man teilweise von Beschreibungen des Produktionsvorganges auf Arbeitsanforderungen und die Gestaltung des Arbeitsplatzes rückschließen.

Den historischen Kontext der Geschichte ihres Unternehmens berücksichtigen die Werftfestschriften zwar in Form von Hinweisen auf Konjunkturen, Krisen, technische Entwicklungen und wichtige politische Ereignisse, aber selten führen sie die Zusammenhänge näher aus.

Aus dieser Bestandsaufnahme ergeben sich vier Forderungen an künftige Festschriften. Der Hoffnung, daß sie realisierbar sind, liegt die Überlegung zugrunde, daß die Unternehmen die Festschriften zunehmend als Teil ihrer PR-Arbeit verstehen, diese sich also nicht mehr nur an die Kunden und einen erwählten Kreis von Mitarbeitern wenden sollen, sondern an alle Arbeitnehmer des Unternehmens und die breite Öffentlichkeit. Um bei den Arbeitnehmern und der Öffentlichkeit auf Resonanz zu stoßen, müssen sich Herausgeber und Autoren von Unternehmensfestschriften meines Erachtens auf folgende Forderungen einlassen: Erstens, daß von den Themenschwerpunkten her den Arbeitern und Angestellten, ihren Lebens- und Arbeitsverhältnissen sehr viel mehr Raum gewidmet wird, als es bisher in den Werftfestschriften üblich war. Zweitens, daß sich die Unternehmensfestschrift als Beitrag zur Gesellschaftsgeschichte versteht, denn erst wenn die Geschichte eines Unternehmens in die allgemeine Entwicklung von Wirtschaft, Technik, Politik und Kultur eingeordnet wird, kann ein Leser, den mit dem Unternehmen unmittelbar wenig verbindet, ein Interesse an dessen Geschichte ausbilden; die Unternehmensgeschichte erhält so den Charakter einer Fallstudie, die historische Probleme und Zusammenhänge exemplarisch anhand eines Unternehmens untersucht. Das

erfordert drittens, daß die Festschrift überhaupt Fragen und Problemstellungen nachgeht und nicht bloß Fakten aneinanderreihet. Viertens kann die Festschrift natürlich kein wissenschaftliches Werk im engeren Sinne sein. Da sie sich an eine breite Leserschaft wendet, muß sie sich um deren Interesse sowie um Verständlichkeit und Anschaulichkeit bemühen, was wissenschaftlichen Anspruch nicht ausschließt, aber etwa der Diskussion wissenschaftlicher Theorien, der Methodenreflexion, dem kleinschrittigen Ableitungsverfahren und den genauen Belegen mit Hilfe eines umfangreichen Anmerkungsapparats entgegensteht oder zumindest enge Grenzen setzt. Zusammenfassend laufen diese Forderungen darauf hinaus, die Unternehmensfestschrift zu einem populärwissenschaftlichen Genre im positiven Sinne des Wortes zu entwickeln.

Das macht Veränderungen bei den Arbeitsbedingungen der Autoren notwendig: verstärkte Teamarbeit, Zusammenarbeit etwa von Spezialisten für Schiffbaugeschichte, Journalisten und Geschichtswissenschaftlern, weitgehende Selbständigkeit bei der inhaltlichen Gestaltung der Schrift sowie eine längerfristige Projektierung von Festschriften durch die Unternehmen.<sup>72</sup> Viele Unternehmen planen ihre Jubiläen so kurzfristig, daß die Festschrift-Autoren unter starkem Termindruck »forschen« und schreiben müssen. *Trotz der äußerst knapp bemessenen Zeit*, heißt es dann etwa, *ist es gelungen, dieses Buch am 15. Januar zum 80. Geburtstag meines Vaters der Öffentlichkeit vorzustellen*.<sup>73</sup> Aber um den Preis, daß für große Kapitel der Text der alten Festschrift mit leichten Korrekturen einfach übernommen werden mußte.

Solange sich die Ausgangsbedingungen für die Autoren nicht verbessern, solange sie weitgehend allein und unter Zeitdruck arbeiten müssen, bleibt ihnen als letzte Möglichkeit nur die Beschränkung. Die Stärke von Claviez' Arbeit beruht auch darauf, daß er sich auf den Zusammenhang zweier Aspekte, nämlich von Geschäfts- und Technikgeschichte, konzentriert. Bei aller Notwendigkeit, den Schwerpunkt stärker auf die Arbeit, die Sozialbeziehungen und das Alltagsleben im Betrieb zu setzen, ist es unter Umständen besser, wenn, um ein Beispiel zu nehmen, ein Unternehmer partout sich selbst und seine Ahnen im Mittelpunkt einer Festschrift sehen möchte, eine brauchbare Unternehmerbiographie oder Familiengeschichte zu schreiben, die den sozialgeschichtlichen Kontext und den Stand der wissenschaftlichen Diskussion berücksichtigt, als eine Geschäfts-, Wirtschafts-, Schiffs-, Politik-, Technik-, Familien-, Arbeiter-, Alltags- und Kulturgeschichte, die im Endeffekt nur ein chronologisch geordnetes Sammelsurium von Fakten und Anekdoten abgibt.

#### Anmerkungen:

- 1 Siehe zum Beispiel: Hans Jaeger: Gegenwart und Zukunft der historischen Unternehmerforschung. In: Tradition, Jg. 17, 1972, S. 107–124, bes. S. 122; Reinhardt Hanf: Mangelnde methodische Konzepte im Bereich der Betriebs- und Firmengeschichte? In: Zeitschrift für Unternehmensgeschichte (ZUG), Jg. 22, 1977, H. 3, S. 145–160, bes. S. 151.
- 2 Siehe als ein neueres Beispiel, das weitere Hinweise auf Sekundärliteratur enthält: Horst Hesse: Der geschichtliche Informations- und Quellenwert deutscher Firmenfestschriften. In: ZUG, Jg. 25, 1980, S. 108–129.
- 3 Die Bibliographie der Werftfestschriften, auf der diese Analyse fußt, kann über das »Projekt Schiffbaugeschichte« an der Hochschule Bremen angefordert werden (Hochschule Bremen, FB1: Allgemeinwissenschaftliche Grundlagenfächer, Projekt Schiffbaugeschichte, Neustadtswall 30, 2800 Bremen 1). Im folgenden werden, vor allem bei bloßen Hinweisen, die mehrere Werftfestschriften aufzählen, die Titel gekürzt zitiert, jedoch so, daß sie auch ohne die Bibliographie eindeutig zu identifizieren sind. Die vollständigen Titel und Standorthinweise finden sich in der Bibliographie. Häufig fehlen bei den Festschriften die Angaben zum Erscheinungsort oder -jahr. Wenn entsprechende Angaben von den Bibliotheken, Archiven und von mir selbst ergänzt worden sind, stehen sie in Klammern.
- 4 Hesse (wie Anm. 2), S. 110.
- 5 Klaus Kramm: Die Seeschiffswerften und ihre Standorte in der Bundesrepublik Deutschland unter Berücksichtigung der Zulieferindustrie und der internationalen Wettbewerbslage. Essen o. J. (um 1980), S. 100–102.

- 6 Fritz Redlich: Anfänge und Entwicklung der Firmengeschichte und Unternehmerbiographie. Das deutsche Geschäftsleben in der Geschichtsschreibung. Baden-Baden o.J. (1959), S. 10–12.
- 7 Ebd., S. 13.
- 8 Zur Erinnerung an die am 8. März 1894 stattfindende Feier des 50jährigen Bestehens der Sachsenberg'schen Maschinenfabrik zu Roßlau a.E. den geehrten Firmeninhabern und allen Mitfeiernden gewidmet vom Verfasser. 1844–1894.
- 9 Howaldtswerke. 25 Jahre an der Swentine und der Kieler Förhrde. 1876–1901. Hannover 1901, S. 6.
- 10 Actien-Gesellschaft »Neptun«. 1850–1925 (Rostock 1925); Deutsche Werft Hamburg. 1918–1928 (Hamburg 1928); Norderwerft Hamburg. 1906–1931 (Hamburg 1931); Abeking & Rasmussen. 1907–1932. Bremen (1932) ist ein (Schiffsfoto-)Katalog, jedoch sind einige Gedenksätze beigegeben; Actien-Gesellschaft »Weser«. 1872–1922. Bremen (1922) ist eine Zwischenform zwischen Prospekt und Geschäftschronik (zum Begriff »Geschäftschronik« s.u.).
- 11 Diese Erläuterung ist notwendig, weil die englischen und amerikanischen Historiker die Unternehmensgeschichte im weiten Sinn als *business history* bezeichnen und Fritz Redlich in Anlehnung an diesen Sprachgebrauch *Geschichte des Geschäftslebens* als übergreifenden deutschen Begriff vorgeschlagen hat – womit er sich jedoch nicht durchsetzen konnte.
- 12 Blohm & Voß. Hamburg. 1877–1927. Berlin 1927. Die Schreibweise des Firmennamens wurde 1966 in Blohm + Voss abgeändert.
- 13 Zu ergänzen wäre, daß Festschriften von Aktiengesellschaften häufig auch die Zusammensetzung von Aufsichtsrat und Vorstand und die Höhe der jeweils ausgeschütteten Dividende angeben.
- 14 Howaldtswerke. 1876–1901, S. 2.
- 15 50 Jahre Schiffbau. 1857–1907. Zum 50jährigen Bestehen der Stettiner Maschinenbau Actien Gesellschaft »Vulcan«. Stettin-Bredow. Zusammengestellt von G. Lehmann-Felskowski. Berlin 1907, S. 10.
- 16 Ebd., S. 10, 13, 17 und S. 18–31.
- 17 Otto Höver: 100 Jahre Weser-Werft. 1843–1943 von Waltjen & Leonhardt bis Werk: Act. Ges. »Weser«. Bremen 1943, S. 74; im folgenden zitiert als AGW 1943.
- 18 100 Jahre Howaldt. Hamburg 1938, S. 3; im folgenden zitiert als Howaldt 1938.
- 19 Ebd., S. 8.
- 20 Etwas ausführlichere biographische Informationen enthält auch schon die Festschrift der Schichau-Werke von 1913: Die Schichau-Werke in Elbing, Danzig und Pillau. 1837–1912. Berlin (1913); im folgenden zitiert als Schichau 1913. Sie sind aber, wie etwa ein Vergleich der Lebensbeschreibung von Ferdinand Schichau zeigt, ungenauer als in der Schichau-Festschrift von 1937; vgl.: 100 Jahre Schichau. 1837–1937. Berlin 1937; im folgenden zitiert als Schichau 1937.
- 21 Hundert Jahre Stülcken-Werft. 1840–1940. Hamburg (1940), S. 75; im folgenden zitiert als Stülcken 1940.
- 22 Deutsche Werft, Hamburg. 25 Jahre Schiffbau. 1918–1943 (= Werkzeugzeitung Deutsche Werft, Jubiläumsausgabe, Juni 1943), S. 3; Hervorhebungen im Original von mir weggelassen, LK; im folgenden zitiert als DW 1943.
- 23 *Die vorliegende Schrift Dr. Hövers führte uns durch hundert arbeitsreiche Jahre unseres Bremer Werkes [...].* (AGW 1943; Hervorhebung von mir, LK).
- 24 DW 1943; Seeschiffswerft Schichau Danzig. Münchenhof (1942) (= Sonderdruck der Werkzeugzeitung »Die Schichau-Betriebe«); im folgenden zitiert als Schichau 1942.
- 25 Schichau 1937; Schichau 1942; Howaldt 1938; Stülcken 1940 sowie: 100 Jahre Rickmers. 1834–1934. Ein Buch von deutscher Arbeit. Hamburg (1934); im folgenden zitiert als Rickmers 1934. Diese Festschriften listen meist auch die im Ersten oder Zweiten Weltkrieg gefallenen Mitarbeiter namentlich auf. Vor 1933 veröffentlichte von den mir zugänglichen Werftfestschriften nur die Sachsenberg-Festschrift von 1894 eine Liste ihrer Jubilare.
- 26 AGW 1943, S. 74 und S. 27, 48, 52–53; auch Schichau 1937, S. 110.
- 27 AGW 1943, S. 75–76; siehe auch: Schichau 1937, S. 124–125, 132–134, 136–140; Schichau 1942, S. 11–15; DW 1943, S. 9–10. Vor 1933 wurden die Sozialeinrichtungen meist nur kurz aufgezählt.
- 28 Rickmers 1934, S. 3. Vor 1933 blieben die Autoren meist entweder anonym oder entstammten dem Unternehmen, wobei letzteres auch bei den anonymen Schriften zu vermuten ist.
- 29 Dieser Befund gilt auch für nationalistische Deutungsmuster. Sie spielen, wie zu erwarten, eine große Rolle, haben aber keinen strukturbildenden Einfluß.
- 30 Einiges spricht dafür, daß der Nationalsozialismus Vorstellungen des 19. Jahrhunderts, die sich an der großen Einzelpersönlichkeit und der Familie orientieren (und die spätestens in der Weimarer Republik an Bedeutung verlieren), wieder aufgreift und mit »modernen« Elementen – Technik, Sozialpartnerschaft – verbindet. Wenn auch einige zumindest oberflächliche Gemeinsamkeiten mit den frühen

- Werftfestschriften (siehe Anm. 20, 25) dem eine gewisse Plausibilität verleihen, reicht das Material nicht aus, diese Vermutung genauer zu überprüfen.
- 31 Rickmers 1934, S. 13.
  - 32 Ebd., S. 14, 16, 24f.
  - 33 Ebd., S. 40–49, 52–59.
  - 34 Ebd., S. 73.
  - 35 Howaldt 1938, S. 54.
  - 36 AGW 1943, S. 1–4. Die Gegenüberstellung des Künstlers und des Technikers ähnelt strukturell der Gegenüberstellung des gebildeten Kaufmanns Schwebel und des praktischen Ingenieurs Howaldt, die beide der starke Wille vereint, wobei aber Howaldt der eigentliche Held der Festschrift Howaldt 1938 ist (s.o.).
  - 37 Blohm & Voß. 1877–1927. Berlin 1927, S. 30 und AGW 1943, S. 44–45. Der gleiche Unterschied findet sich auch auf der Ebene der produzierten Schiffe und Maschinen, denen einige Werftfestschriften vor 1933 zwar seitenlange Abschnitte widmen, die aber als bloße Produktinformation und Leistungsschau fungieren. Vergleiche zum Beispiel die Behandlung der Themen »Dampfbagger« und »Compoundmaschine« in Schichau 1913, S. 29–30 und in Schichau 1937, S. 6–9, 34–35.
  - 38 Hans Georg Prager: Blohm + Voss. Schiffe und Maschinen für die Welt. Herford 1977, S. 181, 179, 183, 178; im folgenden zitiert als B + V 1977.
  - 39 125 Jahre Kieler Howaldtwerke. Hamburg 1963, S. 43; 75 Jahre Schulte & Bruns. Emden. 1883–1958. Burgsteinfurt 1958.
  - 40 B + V 1977, S. 178.
  - 41 Ebd., S. 170, 172.
  - 42 Wolfram Claviez: 50 Jahre Deutsche Werft. 1918–1968. Hamburg (1968), S. 91–99; im folgenden zitiert als DW 1968.
  - 43 Peter Tamm: 50 Jahre Norderwerft. Hamburg 1956, S. 13.
  - 44 Dazu am ausführlichsten Claviez: DW 1968, S. 105–107.
  - 45 150 Jahre Schiffbau in Vegesack. Bremen 1955, S. 114; im folgenden zitiert als Bremer Vulkan 1955.
  - 46 50 Jahre Atlas-Werke. Bremen 1952; Mützelfeldtwerft Cuxhaven. 150 Jahre Werft an der Elbmündung (Cuxhaven um 1955); 50 Jahre Norderwerft. Hamburg 1956; 50 Jahre Rolandwerft (Bremen 1963). Für die Zeit des Nationalsozialismus ließ sich nur eine Prospekt-Festschrift ermitteln: 90 Jahre (Gebrüder Sachsenberg) (1934).
  - 47 50 Jahre Johannes Schlichting. 1898–1948. Lübeck (1948); Richard Bremer: Brands Helgen. Die Geschichte einer Werft. Zu ihrem hundertjährigen Bestehen. Oldenburg (um 1950); Schiffswerft D.W. Kremer Sohn, Elmshorn bei Hamburg. 125 Jahre (1958); 125 Jahre Schiffs- und Bootswerft Gebrüder Schürenstedt. Bremen 1963; 125 Jahre Rickmers. Ein Buch von Schiffbau und Schifffahrt. Bremerhaven 1959; im folgenden zitiert als Rickmers 1959.
  - 48 J.G. Hitzler. Schiffswerft und Maschinenfabrik. 75 Jahre. 1885–1960. Lauenburg/Elbe (um 1960); 100 Jahre Gustav Wolkau Schiffswerft. Rheine (1960).
  - 49 75 Jahre Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft (Flensburg 1951); Howaldtwerke Hamburg A.-G. Entstehung und Entwicklung unseres Werkes. Hamburg 1952; 125 Jahre Kieler Howaldtwerke. Hamburg 1963. Zum Teil erhält man durch diese Geschäftschroniken aber auch wichtige Informationen über die Einführung neuer Produktionsverfahren, zum Beispiel des Sektionsbaus und der Schweißtechnik; siehe Howaldtwerke Hamburg A.-G. 50 Jahre Werksgeschichte. Hamburg 1962, S. 110, 112, 121.
  - 50 Bremer Vulkan 1955, S. 10.
  - 51 R. Bremer (wie Anm. 47), S. 4; Bremer Vulkan 1955, S. 9, 10.
  - 52 Bremer Vulkan 1955 sowie die Festschriften der Oelkers-Werft (siehe die in Anm. 3 angeführte Bibliographie).
  - 53 B + V 1977; Gert Uwe Detlefsen: Flensburger Schiffbau-Gesellschaft 1872–1982. Hamburg 1982.
  - 54 100 Jahre Gustav Wolkau Schiffswerft. Rheine (1960); 50 Jahre Johann Schlichting. Lübeck (1948); 125 Jahre Schiffs- und Bootswerft Gebrüder Schürenstedt. Bremen 1963.
  - 55 Neben der schon genannten Rickmers-Festschrift von 1934 gibt es eine Ergänzung aus vermutlich dem selben Jahr, die das Jubiläumselfest selbst dokumentiert: Hundert Jahre Rickmers. Das Jubiläums-Fest vom 15. bis 19. Juni 1934. Hamburg (um 1934). Das Fest ist ein gutes Beispiel für die Inszenierung der patriarchalischen Variante der Betriebsgemeinschaftsideologie, die abgedruckten Reden und Berichte zeigen durchweg große Sympathie für den Nationalsozialismus.
  - 56 Rickmers 1934 (Hauptfestschrift), S. 64f.
  - 57 Rickmers 1959, S. 60.
  - 58 Vgl.: 1795–1970. Jos. L. Meyer – Papenburg (Verf.: Rolf Eilers). Hamburg (1970), S. 52 und Rolf Eilers

- und Klaus-Peter Kiedel: Meyer Werft. Sechs Generationen Schiffbau in Papenburg. 1795–1988. Bremerhaven 1988, S. 88, 89; im folgenden zitiert als Meyer 1970 und Meyer 1988.
- 59 8. November 1968. 125 Jahre A.G. »Weser« Bremen. (Bremen 1968), S. 61, 73, 78, 81; im folgenden zitiert als AGW 1968.
- 60 Ebd., S. 4.
- 61 Klaus Kunkel (Hrg.): Vom Hofbericht zur Pop-Broschüre. Über Firmenfestschriften, Unternehmerbiographien und Selbstdarstellungen. Köln 1971, S. 9; zur Schrift selbst siehe ebd., S. 69–72.
- 62 Meyer 1970, S. 22 und 39; B + V 1977, S. 56–61.
- 63 AGW 1968; Meyer 1970; B + V 1977; Meyer 1988; 100 Jahre Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft. Eine Dokumentation. Darmstadt 1972; 1850–1975. Heinrich Brand. Hamburg (um 1976); Arnold Kludas: 1834–1984. Rickmers. 150 Jahre Schiffbau und Schifffahrt. Herford 1984; im folgenden zitiert als Rickmers 1984.
- 64 Vgl. etwa Rickmers 1959 und Rickmers 1984 oder Meyer 1970 und Meyer 1988.
- 65 Wodurch sich auch – bei größerem Abnehmerkreis – die Auflage erhöht und damit die Kosten pro Exemplar sinken; siehe Kunkel (wie Anm. 61), S. 130.
- 66 DW 1968, S. 141–142.
- 67 Rickmers 1984, S. 7.
- 68 Siehe zum Beispiel B + V 1977, S. 19–21, 32, 41–43; Rickmers 1984, S. 12, 16–18, 40.
- 69 Niedersächsische Lebensbilder. Bd. 1. Hildesheim und Leipzig 1939, S. 352–370; Bremische Biographie 1912–1962. Herausgegeben von der Historischen Gesellschaft zu Bremen und dem Staatsarchiv Bremen. Bearbeitet von Wilhelm Lührs. Bremen 1969, S. 405–408.
- 70 Siehe: Dirk Peters: Der Seeschiffbau in Bremerhaven von der Stadtgründung (1827) bis zum ersten Weltkrieg. Diss. Hannover 1981. Überarbeitet hrsgg. unter dem Titel: Der Seeschiffbau in Bremerhaven von der Stadtgründung bis zum Ersten Weltkrieg. (= Veröffentl. des Stadtarchivs Bremerhaven, Band 7). Bremerhaven 1987, S. 62–68, 84–90, 142–150.
- 71 Hans Pohl: Unternehmensgeschichte in der Bundesrepublik Deutschland – Stand der Forschung und Forschungsaufgaben für die Zukunft. In: ZUG, Jg. 22, 1977, H. 1, S. 39.
- 72 Siehe auch die Vorschläge von Wolfgang Köllmann. In: Kunkel (wie Anm. 61), S. 22–23.
- 73 Meyer 1988, S. 5.