SSOAR

Open Access Repository
www.ssoar.info

Die Werften an der Krückau: Schiffbauhandwerk und Schiffbauindustrie in Elmshorn

Danker-Carstensen, Peter

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:
Danker-Carstensen, P. (1990). Die Werften an der Krückau: Schiffbauhandwerk und Schiffbauindustrie in Elmshorn. *Deutsches Schiffahrtsarchiv*, *13*, 201-226. https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-55870-6

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.

gesis
Leibniz-Institut
für Sozialwissenschaften

Mitglied der
Leibniz-Gemeinschaft

Deutsches Schiffahrtsarchiv 13, 1990, S. 201–226

DIE WERFTEN AN DER KRÜCKAU

Schiffbauhandwerk und Schiffbauindustrie

VON PETER DANKER CARSTENSEN

Einleitung

Vor zwölf Jahren beschäftigte der zweite Konkurs der Kremer Werft die Öffentlichkeit nicht nur in Elmshorn und Glückstadt. Die Krise des Schiffbaus in der Bundesrepublik, einprägsamer auch Werftenkrise genannt, war in aller Munde. Was in den betroffenen Orten und Regionen oft als lokal begrenztes wirtschaftliches Desaster wahrgenommen wurde, waren die Auswirkungen eines weltweiten Umverteilungs und Schrumpfungsprozesses eines mit Überkapazitäten kämpfenden Industriezweiges. Historisch gesehen ist die immer noch andauernde Strukturkrise des Schiffbaus Teil eines Prozesses, der in der Vergangenheit begann – also »historisch« ist – und über die Gegenwart hinaus in die Zukunft führt.[1]

Das Verschwinden eines ganzen Industriezweiges aus einem Ort könnte allein schon Anlaß genug sein, die Geschichte eben dieses Industriezweiges zu schreiben. Der folgende Aufsatz soll jedoch darüber hinaus einen Beitrag liefern zur Geschichte des schleswig holsteinischen Schiffbaus im 19. und 20. Jahrhundert. Auch wenn hier nur ein eng begrenzter Ausschnitt beschrieben werden kann, ließen sich doch in Zukunft solche lokalen Untersuchungen zu einem Ganzen zusammenfügen.[2]

Die Anfänge im 18. Jahrhundert

Der Beginn des Schiffbauhandwerks an der Krückau läßt sich aus den Quellen nicht eindeutig datieren. In einer Firmenfestschrift der Werft D.W. Kremer Sohn werden Unterlagen im Besitz der Familie erwähnt, aus denen hervorgehen soll, daß an dem Standort dieser Werft schon 1764 Schiffe gebaut wurden.[3] Dies erscheint angesichts der von der Krückau ausgehenden Handelsschiffahrt und des damit verbundenen Schiffsbestandes auch durchaus denkbar.[4] Konkreter werden die Nachrichten über den Schiffbau am Südufer der Krückau dann zur

Wende vom 18. ins 19. Jahrhundert. Der Schiffsbestand in Dänemark und in den Herzogtümern war in den letzten drei Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts deutlich gewachsen[5], und die dänische Handelsschiffahrt erlebte eine Blütezeit. In dieser für das Schiffbauhandwerk günstigen Zeit verkaufte der Schiffszimmermann Johann Flügge in Klostersande 1793 seine Schiffszimmerei an Matthias Döhrns.[6] Diesen Betrieb am Südufer der Elmshorner Aue, wie die Krückau zu dieser Zeit genannt wurde, wird man sich als Zimmerplatz für den Bau von Ewern und kleinen Fischereifahrzeugen vorstellen dürfen. Die 1806 von Dänemarks Kriegsgegner England verhängte Kontinentalsperre traf die Seeschiffahrt und den Handel am empfindlichsten. Der Schiffsverkehr auf der Elbe und ihren Nebenflüssen kam fast völlig zum Erliegen. Das hatte natürlich auch Auswirkungen auf den Schiffbau dieser Region. Matthias Döhrns konnte seinen Betrieb nicht halten und mußte im selben Jahr Konkurs anmelden. Die Werft mit drei Helgen und dem Wohnhaus am Sägeberg kaufte der Schiffszimmermeister Claus Kruse aus Moorrege. Er bezahlte für den Betrieb schon doppelt soviel wie 13 Jahre zuvor sein Vorgänger Döhrns, woraus man auf einen wesentlich vergrößerten Betrieb schließen kann.[7]

Daß die Schiffszimmerei von Kruse zu dieser Zeit nicht der einzige Betrieb an der Krückau war, erfahren wir aus den Ergebnissen einer Umfrage, die der Kieler Professor August Niemann im Jahre 1807 für ein forstwirtschaftliches Handbuch in den Herzogtümern durchführte. In einem Rundschreiben an die Lokalbehörden in Schleswig Holstein fragte er nach den dort vorhandenen Schiffbauaktivitäten.[8] In seinem 1809 veröffentlichten Buch[9] erwähnt Niemann auch eine Anzahl ländlicher Schiffbauplätze an der Elbe und ihren Nebenflüssen: *An der Stör einer, von keiner Bedeutung; am Rhin einer, wo Schaluppen und kleine Ewer gebaut werden; zu Elmshorn zwei; zu Uetersen einer; einer zu Haselau, zwei in Schulau; einer in Wittenberge und zwei zu Teufelsbrück. Auf allen diesen Plätzen werden fast nur Ewer gebaut.*[10] Dieser zweite Schiffbauplatz lag ebenfalls am Südufer der Krückau, einige hundert Meter flußabwärts von der oben beschriebenen Werft, in der Dorfschaft Wisch. 1809 wurde diese Werft von dem Schiffszimmermeister Jochen Finck erworben, und sie geht in ihren Anfängen wahrscheinlich auch ins 18. Jahrhundert zurück. Als ab 1817 von Elmshorn aus die Grönlandfahrt auf Walfang und Robbenschlag betrieben wurde, erhielt die Fincksche Werft den Auftrag über den Umbau und die Ausrüstung des angekauften Grönlandfahrers.[11] Die FLORA war mit 125½ Commerzlasten vermessen. Daher erscheint es unwahrscheinlich, daß dieses recht große Schiff die zahlreichen engen Flußbiegungen der Krückau bis Elmshorn überhaupt passieren konnte. Der Umbau wird wohl eher im späteren Winterlager des Schiffes in Spiekerhörn durchgeführt worden sein. Das heißt, daß sich die Schiffbauhandwerker mit ihrem Werkzeug für eine längere Zeit dorthin begeben mußten. Als man nach den zahlreichen Klagen über die schlechten Schiffahrtsverhältnisse auf der Krückau in den Jahren 1827/28 erste Begradigungen und Vertiefungen des Flußlaufes vornahm, wurde die Fincksche Werft von ihrer direkten Lage am Fluß abgeschnitten und war fortan nur noch über einen Totarm zu erreichen.[12]

Wirtschaftlicher Aufschwung in den 1830er Jahren

Nach dem Ende der Wirtschaftskrise 1825/26 verbesserte sich die wirtschaftliche Lage in Dänemark zusehends, da es in vielen Wirtschaftsbereichen zu einer steigenden Nachfrage kam und die Landwirtschaft günstige Absatzmärkte vorfand. Diese positive Entwicklung war auch in anderen Wirtschaftsbereichen spürbar. Über die Elmshorner Werften wird 1835 berichtet, daß auf der Finckschen Werft von 1809 bis 1834 44 Schiffe erbaut wurden, *2 bis 43 Commerzlasten trächtig.*[13] 1840 wird vom Stapellauf eines Schoners mit Namen CITO berichtet, der *ca 70 Fuß in der Wasserlinie mißt.*[14] Außerdem sind regelmäßig Reparaturen durchge-

führt worden. Finck beschäftigte zu dieser Zeit zwischen sechs und 34 Personen, außerdem arbeiteten seine drei erwachsenen Söhne im Betrieb mit. Erwähnt wurde weiterhin, daß Schmiede und Tischlerarbeiten von den Elmshorner Handwerksmeistern ausgeführt wurden und daß Neubauten *nur auf Bestellung* gebaut wurden.[15]

Über die Werft des Klaus Kruse in Klostersande, die nach dessen Tode 1833 versteigert und von dem Schiffszimmermeister Johann Hinrich Kremer (1802–1861) aus Klostersande erworben wurde, erfahren wir, daß sowohl Reparaturen wie auch Neubauten *für fremde und auch eigene Rechnung* ausgeführt wurden.[16] 1835 berichtet die Presse über den Stapellauf des Schoners KOMET mit 52 Commerzlasten für einen Kapitän Kröger aus Blankenese.[17] Fünf Jahre später ist ebenfalls aus dem Itzehoer Wochenblatt zu erfahren, daß das bis dahin größte bei J.H. Kremer gebaute Schiff, die Schonerbrigg DIE ERNTE, für Kapitän Diederich Kremer vom Stapel gelassen wurde.[18]

Ausdrücklich erwähnt wird die Tatsache, daß größere Schiffe von Elmshorn nicht wegkommen konnten. Das heißt, die flache und gewundene Krückau begrenzte schon zu dieser Zeit die Baugröße der Schiffe. Der Kremersche Schiffsbauplatz war ebenfalls mit drei Hellingen ausgerüstet, auf denen Giekewer, Besanewer und Galeassen vom Stapel liefen.[19] Aus einem Inventarverzeichnis geht ferner hervor, daß die Werft mit zwei Erdwinden sowie zwei Kränen ausgerüstet war. Die günstige Konjunkturlage machte sich im Kremerschen Betrieb bemerkbar: 1841 und 1850 wurden Grundstückskäufe getätigt, um das Betriebsgelände zu erweitern [20]

Neue Werften an der Krückau

1838 wird ein dritter Schiffbaubetrieb an der Krückau genannt: die Werft des *Schiffbaumeisters zu Wisch*, Diedrich Kremer[21], des Vaters des oben genannten Johann Hinrich Kremer. Dieser Betrieb wurde in den vierziger Jahren von einem zweiten Sohn Diedrich Kremers, Jacob Kremer, übernommen. Nach dem Tode von Jacob Kremer wurde die Werft eine Zeitlang von dessen Witwe weitergeführt. Später übernahm der Sohn Jacob die Werft, so daß die Firma wieder ihren ursprünglichen Namen führte.

1848 wurde zum erstenmal die Gesamtkapazität des Schiffbaus an der Krückau erfaßt. Danach wurden in diesem Jahr fertiggestellt:

4 Schoner mit	197 CL
1 Galeasse mit	44 CL
3 Ewer mit	26 3/4 CL
8 Fahrzeuge mit	267 3/4 CL sowie *7 Böte*.[22]

Konkretere Angaben zur Kapazität und zur Entwicklung der einzelnen Unternehmen liegen nur für die Werft von Johann Hinrich Kremer vor. Dieser übergab 1860 den Betrieb an seinen Sohn Diedrich Wilhelm Kremer (1835 1907), Schiffbaumeister zu Vormstegen. Unter seiner Leitung wurde die Werft weiter ausgebaut und modernisiert. Unter anderem errichtete man eine Sägerei mit Gasmotoren-Antrieb.[23]

Die steigende Nachfrage nach Schiffsraum durch die Intensivierung der Handelsbeziehungen zu Nord- und Südamerika und auch Australien füllte auch in Elmshorn die Auftragsbücher der Werften. Bei D.W. Kremer liefen Schoner, Schonerbriggs und Galeassen bis zu 30 m Länge vom Stapel, außerdem viele kleinere Fahrzeuge wie z.B. Giekewer.[24]

Ende der sechziger Jahre wird in den Quellen ein Schiffbaubetrieb Marx Lüdemann & Co. in Spiekerhörn erwähnt.[25] Spiekerhörn war eine Elmshorner Exklave am Nordufer der Krük-

kau, etwa 5 km flußabwärts an der Grenze zum Gut Neuendorf, und bestand um 1840 aus einer Vollhufe und 7 Katen mit zusammen 68 Einwohnern.[26] Wie schon oben erwähnt, war Spiekerhörn zu dieser Zeit der Winterliegeplatz der Elmshorner Grönlandfahrer, die hier jedes Jahr für die neue Fangsaison ausgerüstet wurden. Es ist daher nicht unwahrscheinlich, daß in Spiekerhörn schon in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts der Bau von kleineren Schiffen betrieben und Schiffsreparaturen durchgeführt worden sind.

Aus derselben Quelle ist zu erfahren, daß die Werft von J. Finck in Wisch den Besitzer gewechselt hatte und nun unter »H. Thormählen, Schiffsbauerei« firmierte.[27]

Nach der Reichsgründung und der Verleihung der Stadtrechte an Elmshorn war in vielen Wirtschaftsbereichen eine verstärkte Aktivität zu verzeichnen. Die Werft D.W. Kremer ließ in den siebziger Jahren mehrere Briggs und Schonerbriggs auf eigene Rechnung oder als »Partenschiffe« bauen und begründete so die Reederei als neuen Unternehmenszweig.[28]

Durch die Fahrten dieser Schiffe wurden erste Kontakte nach Übersee geknüpft, die Jahrzehnte später beim Export-Schiffbau wieder aufgenommen werden konnten. Aber auch Rückschläge blieben der Firma Kremer nicht erspart: 1872 kehrten zwei Schiffe der Reederei nicht in ihren Heimathafen zurück.[29]

Mitte der achtziger Jahre wurde zum erstenmal über ausländische Aufträge für die Elmshorner Werften berichtet. Die Werft von Jacob Kremer begann 1884 mit dem Bau von Fischkuttern für englische Rechnung. In diesem Jahr wurden 8 Fahrzeuge einer Serie von über 30 Schiffen fertiggestellt. Auch D.W. Kremer beteiligte sich zu dieser Zeit am Bau von Fischkuttern *für englische und auch für eigene Rechnung.*[30]

Die Werft von Jacob Kremer jun. existierte rund 60 Jahre. Für einen Anschluß an die neue Zeit des Eisenschiffbaus fehlten die Mittel; 1897 wurde der Betrieb geschlossen.

Vom Holz zum Eisenschiffbau

Der Übergang eines Schiffbaubetriebes von dem althergebrachten Werkstoff Holz zu dem noch weitgehend unerprobten Material Eisen erforderte einen großen Investitionsaufwand und zog sich dementsprechend auch über mehrere Jahre hin. Nur Unternehmen, die über ein entsprechendes Eigenkapital verfügten, waren in der Lage, diese Investitionen vorzunehmen. Von den Elmshorner Werften gingen zwei Betriebe in den achtziger Jahren zum Eisenschiffbau über: die Werft D.W. Kremer und die 1880 gegründete Werft Johs. Thormählen & Co., die in der »Schiffsbauerei« von H. Thormählen ihren Vorläufer hatte. Die Thormählen-Werft war von vornherein auf den Eisen und Stahlschiffbau hin eingerichtet worden, baute aber weiterhin auch noch Segelschiffe aus Holz. Um 1894 beschäftigte das Unternehmen schon zwischen 70 und 100 Arbeiter. Die Produktpalette reichte zu dieser Zeit von kleinen Motor-Booten und Dampf Barkassen über Leichter, Flußschiffe, hölzerne Segelschiffe bis hin zu Frachtschiffen mit einer Tragfähigkeit von 400 Reg. Tons.[31]

Der Werft angegeliedert war eine Maschinen Werkstatt, bestehend aus Dreherei, Schlosserei und Schmiede, in der zur Hauptsache Tanks und Brückenkonstruktionen gefertigt wurden.[32] Aus einer Anzeige des Unternehmens erfahren wir, daß offenbar nicht nur auf Bestellung gearbeitet wurde, sondern daß kleine Fahrzeuge in Serie zum späteren Verkauf gebaut wurden.[33]

Ein folgenschweres Unglück traf die Thormählen-Werft 1908. Bei einem Großfeuer am Morgen des 5. März brannte die Werft total nieder. Dabei wurden sechs in Bau befindliche Schiffe vernichtet. Das Wohnhaus mit den Geschäftsbüchern, Modellen und Zeichnungen blieb von den Flammen verschont.[34]

Bei Diedrich Wilhelm Kremer begann die neue Ära des Eisenschiffbaus offiziell im Jahre

1887. Zum ersten Male lief an der Hafenstraße ein Eisenschiff vom Stapel; es trug die Baunummer 1. Dieser Abschnitt in der Firmengeschichte wurde auch nach außen hin als eine Art Neubeginn dargestellt. Zur gleichen Zeit übernahm Johann Hinrich Kremer (1861–1907), der Sohn Diedrich Wilhelm Kremers, den Betrieb.[35] Das Unternehmen wurde in »D.W. Kremer Sohn« umbenannt und erhielt damit seinen endgültigen Firmennamen. Neben den Werkstätten für Eisenbearbeitung wurde die erste Schiffbauhalle errichtet. Aber auch bei D.W. Kremer Sohn vollzog sich der technologische Wandel ganz allmählich: Noch um 1900 wurden auf dieser Werft hölzerne Seeschiffe gebaut.[36]

Die Elmshorner Werften 1900–1914

Um die Jahrhundertwende gab es an der Krückau drei Schiffswerften: auf Elmshorner Stadtgebiet die Werft D.W. Kremer Sohn an der Hafentraße und die von Thormählen & Co. in Wisch sowie in Spiekerhörn den Betrieb von Martin Klüver. Die Firmen Kremer und Thormählen waren zu dieser Zeit schon mittelgroße Unternehmen ihrer Branche mit jeweils 50 bis 70 Beschäftigten und betrieben überwiegend Eisenschiffbau für in- und ausländische Auftraggeber. Über die Klüver-Werft liegen nur sehr wenige und ungesicherte Nachrichten vor. Hier wurde ausschließlich Holzschiffbau in handwerklichem Maßstab betrieben. Martin Klüver (1837 1923) und sein Sohn Heinrich Klüver (1873 19 ?) traten um 1884 die Nachfolge der schon erwähnten Schiffbauerei Lüdemann & Co. an. In der Zeit zwischen 1900 und 1914 waren dort im Höchstfalle 10 Handwerker beschäftigt. Die Lehrlinge und einige Gesellen

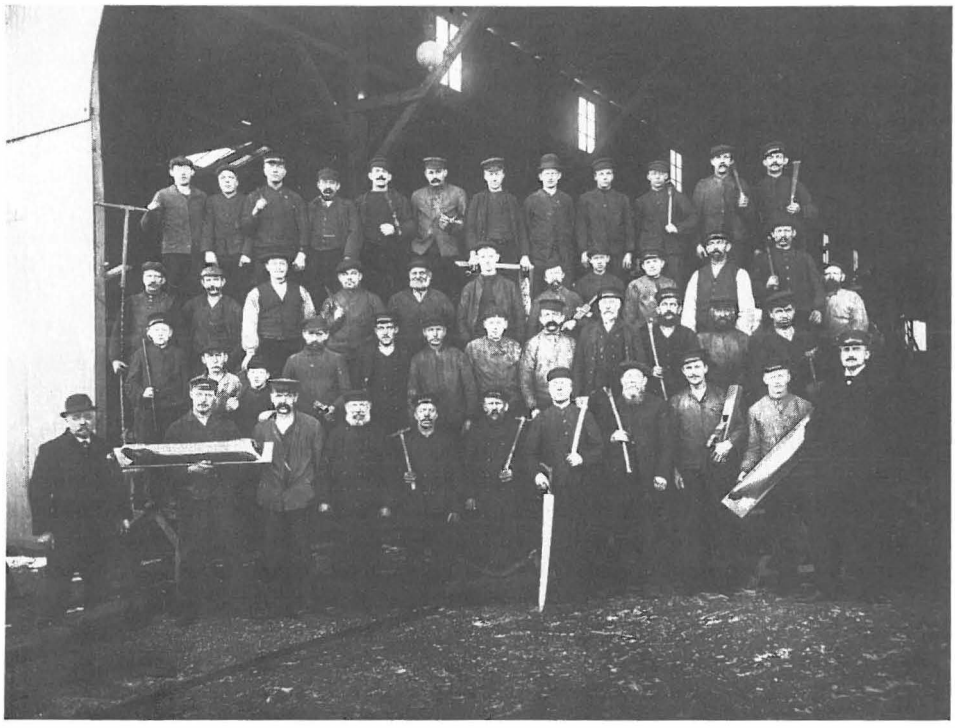


Abb. 1 *Die Belegschaft der Schiffswerft Johs. Thormählen & Co. mit ihren Arbeitsgeräten um 1900*

erhielten Kost und Logis im Klüverschen Wohnhaus. Außer dem Schiffsneubau wurden in Spiekerhörn auch regelmäßig Reparaturen ausgeführt. Je nach Arbeitsanfall wurden Handwerker wie Segelmacher und Schmiede aus Neuendorf und der näheren Umgebung herangezogen; die Blöcke und Taljen lieferte die Elmshorner Blockschmiede Mohr. Das benötigte Holz kam mit der Bahn aus dem Sachsenwald nach Elmshorn und wurde von dort aus mit Schuten nach Spiekerhörn getreidelt. Die damit verbundenen relativ hohen Transportkosten und die fehlenden Ausdehnungsmöglichkeiten im Außendeichsgelände führten um 1914 zur Einstellung des Werftbetriebes.[37]

Der erste Arbeitskampf auf den Elmshorner Werften

Im März 1905 gab es den ersten organisierten Streik auf den Elmshorner Werften. Gefordert wurde die Verkürzung der täglichen Arbeitszeit von 11 auf 10 Stunden unter *Beibehaltung des alten Lohnes, was einem Lohnaufschlag von 10 Prozent ungefähr gleichkommt.*[38] Am 9. März traten die Arbeiter der Kremer Werft in den Ausstand, während auf der Thormählen Werft vorläufig noch weitergearbeitet wurde, da hier die Frist gegenüber der Unternehmensleitung noch nicht abgelaufen war. Die Lokalpresse meldete, daß auf beiden Werften zusammen etwa 120 Arbeiter beschäftigt wurden.[39]

Am 11. März fand eine »Werftarbeiterversammlung« im »Klosterhof« statt, auf der über das weitere Vorgehen beraten wurde. Am selben Tag einigten sich die Arbeiter der Thormählen Werft mit der Betriebsleitung auf eine 10½stündige Arbeitszeit vom 1. April bis zum 1. Juni sowie eine 5%ige Lohnerhöhung. Für die Zeit ab 1. Juni wurden der 10-Stunden-Arbeitstag und eine weitere Lohnerhöhung von 5% vereinbart. Damit konnte auf der Thormählen Werft ein Streik verhindert werden. Am 15. März wurde von den Streikenden der Kremer Werft der Streik beendet, obwohl hier nur die Arbeitszeitverkürzung zugestanden und die Lohnerhöhung ausgeschlossen wurde.[40]

Mechanisierung durch Rüstungsproduktion

Nach dem frühen Tod Johann Hinrich Kremers 1907 wurde die Werft eine Zeitlang von seiner Witwe und seiner Mutter geführt, da die drei Söhne noch minderjährig waren. 1910 entwickelte sich die Geschäftslage so gut, daß der Werftbetrieb modernisiert werden konnte. Die Werft erhielt einen neuen Schnürboden, neue Kraftanlagen, Schmiede, Magazine und ein Kontorhaus.[41] Die Jahre bis zum Ersten Weltkrieg waren durch volle Auftragsbücher und einen raschen Anstieg des Exportanteils gekennzeichnet. Der Weltkrieg unterband den Handelsschiffbau fast völlig, brachte aber zugleich eine große Nachfrage nach Rüstungsgütern. Auch die Kremer Werft profitierte in den folgenden Jahren von dieser Nachfrage. Hauptauftraggeber waren in dieser Zeit die Kaiserliche Werft, Kiel/Wilhelmshaven, das Reichsmarineamt in Berlin und das Kaiserlich-Osmanische Marineministerium in Konstantinopel. Gebaut wurden in Elmshorn Boote, Leichter, Kutter und Minensuchboote, ferner Geschützprähme und schließlich auch Vorpostenboote in Form von Marine-Fischdampfern bis zu 470 BRT. Der hohe Auftragsbestand und neue Techniken erzwangen eine weitgehende Mechanisierung. Schon 1917 wurde z.B. das Handnieten zum Teil vom Elektro Schweißen abgelöst. Diese ausgeweiteten Produktionskapazitäten konnten nach Kriegsende zunächst nicht genutzt werden. Die vorausgegangenen Kostensenkungen durch die Betriebsverbesserungen setzten die Werft aber in die Lage, schon recht schnell wieder den Wettbewerb mit anderen Unternehmen aufzunehmen.[42]

Abb. 2 *Die Schiffbauhalle der Werft D.W. Kremer Sohn um 1910. Blick in die Hafenstraße Richtung Süden*

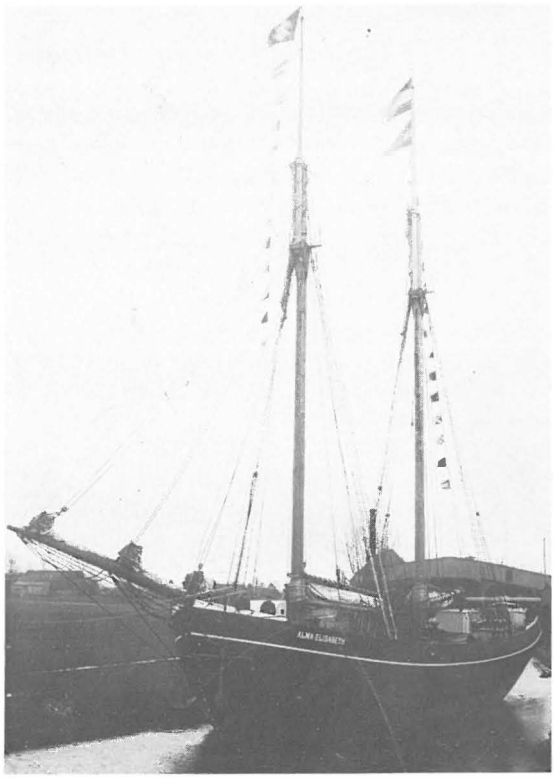


Abb. 3 *Die* ALMA ELISABETH, *ein stählerner Yachtschoner, wurde 1904 auf der Thormählen Werft gebaut*

Abb. 4 *Der Marine Fischdampfer* STÖRTEBEKER *wurde im Ersten Weltkrieg als Vorpostenboot eingesetzt*

Das »Aus« für zwei Schiffbaubetriebe

Ein kaum bekanntes Kapitel der Schiffbaugeschichte stellt die kurze Existenz der Werft von Hermann Kruse in Raa-Besenbek dar. Dieser Betrieb wurde um 1919 zunächst auf dem Gelände einer ehemaligen Ziegelei in der Kruck-Schleife gegründet. Nach dem Durchstich dieser Flußschleife im 19. Jahrhundert existierte hier noch längere Zeit ein Totarm der Krük

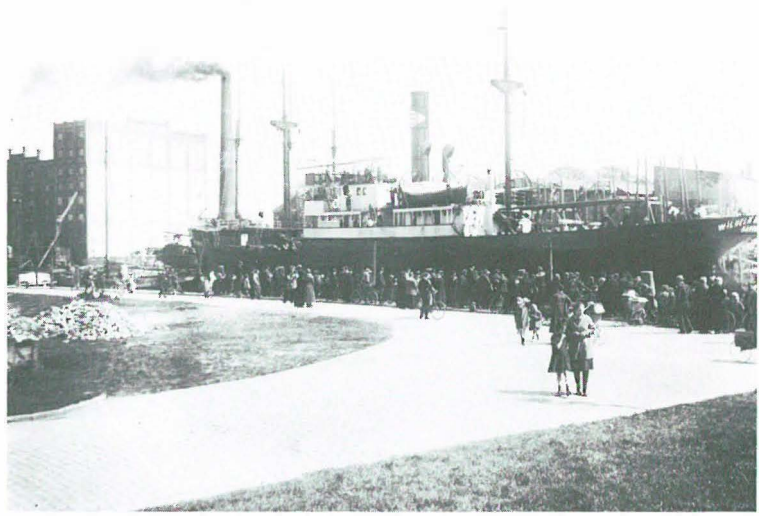


Abb. 5 *Die* WILHELM BIE-STERFELD *war das größte zwischen den Kriegen bei D.W. Kremer Sohn gebaute Schiff und konnte nur unter großen Schwierigkeiten aus der Krückau heraus ausgebracht werden*

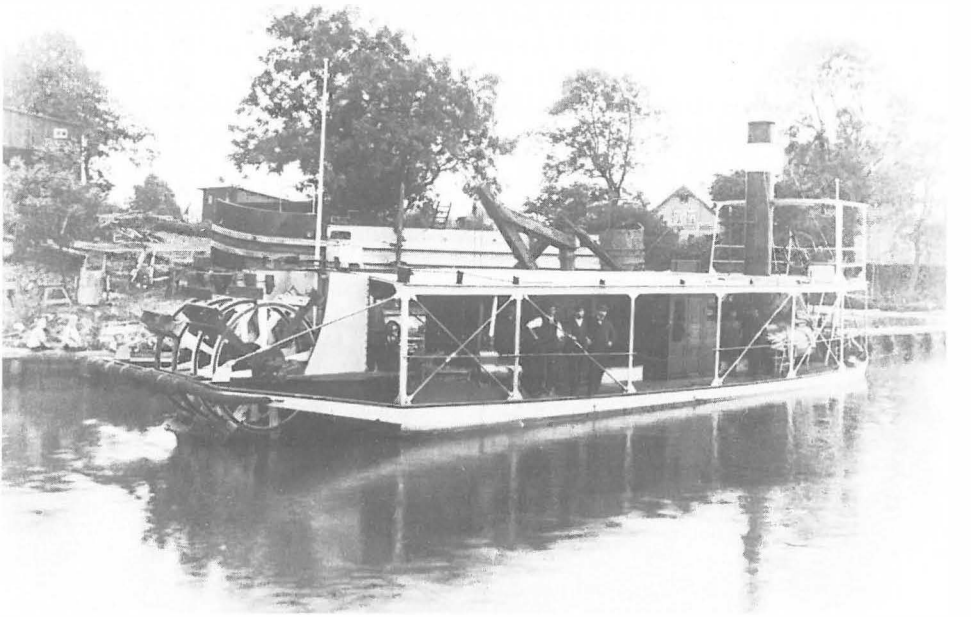


Abb. 6 *Auch Heckraddampfer – hier die* GARUA *gehörten in den zwanziger Jahren zum Produktionsprogramm der Kremer Werft*

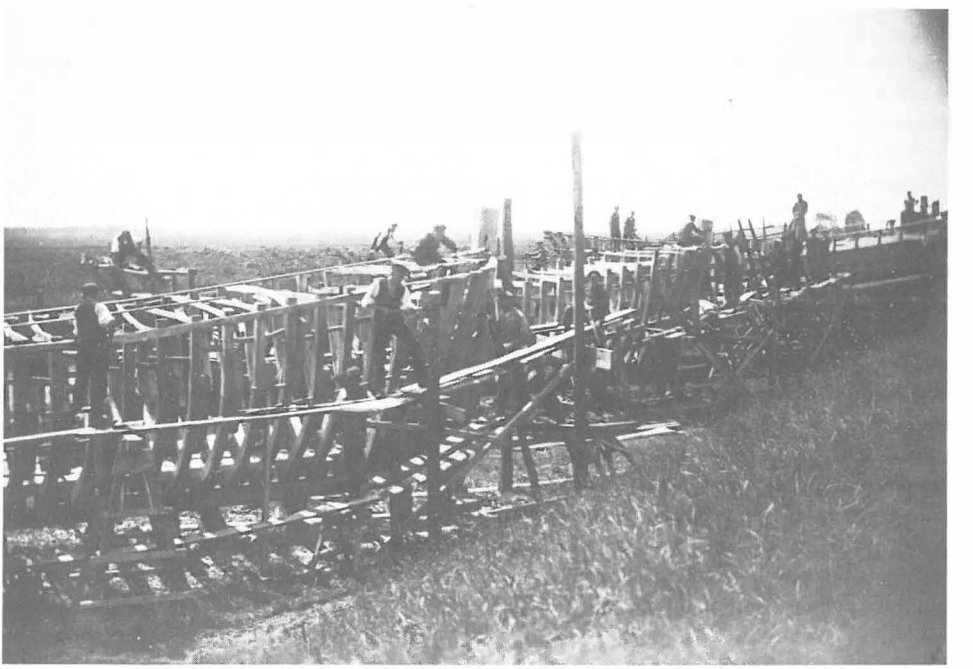


Abb. 7 *Bau von Fisch Kuttern auf der Schiffswerft von Hermann Kruse in Raa Besenbek bei Elmshorn in den zwanziger Jahren*

kau. Das Gelände erwies sich aber für eine Bootswerft als nicht geeignet. Deshalb pachtete Kruse etwas weiter flußabwärts im Außendeich ein Grundstück von dem Elmshorner Sägemühlenbesitzer Eduard Junge. Hier – auf Besenbeker Gebiet begann Hermann Kruse mit dem Bau von hölzernen Fischkuttern. Es wurden nur zwei Kuttertypen gebaut. Technische Einzelheiten über diese Schiffe oder die Ausstattung der Werft sind nicht überliefert. Die Zahl der Beschäftigten auf der Krückau Werft betrug durchschnittlich 15 Schiffszimmerleute und 5 bis 7 Lehrlinge.

In der zweiten Hälfte der 1920er Jahre ging die Kruse Werft in Konkurs. Das Inventar des Betriebes einschließlich der halbfertigen Schiffe wurde von dem Hauptgläubiger, der Firma Eduard Junge, nach und nach verkauft.[43] Heute über 60 Jahre nach dem Ende dieses Betriebes erinnert am Besenbeker Außendeich nichts mehr an die »Krückau-Werft«.

Ende der zwanziger Jahre (der genaue Zeitpunkt läßt sich nicht mehr feststellen) kam auch das Ende für die Thormählen Werft. Nach dem Tode des Firmeninhabers Friedrich Schulte sah sich dessen Witwe nicht in der Lage, den Betrieb fortzuführen. Sie verpachtete das Werftgelände daraufhin an den Elmshorner Segelverein, der es später kaufte.[44] In den folgenden Jahren baute der Verein den Krückau Totarm und das ehemalige Werftgelände zu einem Bootshafen aus.

Die Kremer-Werft bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges Exportboom, Weltwirtschaftskrise wieder Rüstungsbetrieb

Nach dem Ersten Weltkrieg gab es wieder einen Generationswechsel in der Unternehmensleitung der Kremer-Werft. Nachdem 1918 schon Hermann Kremer (1894 1971) in die Firma seines Vaters eingetreten war, folgten 1921 seine beiden Brüder Wilhelm Kremer (1889 1975) und Max Kremer (1896–1981) diesem Schritt. Am 1. Januar 1922 wurde die Firma in eine Kommanditgesellschaft mit den Gebrüdern Kremer als persönlich haftende Gesellschafter umgewandelt.

Als zu dieser Zeit sich der Weltmarkt auf dem Schiffbausektor stabilisierte, stellte sich die Kremer-Werft auf den Bau von Frachtdampfern und stählernen Motorseglern um, die zur Hauptsache für Auftraggeber in Südamerika bestimmt waren. Die Größe der Schiffe war weiterhin durch ungünstige Wasserverhältnisse der Krückau beschränkt, so daß überwiegend Fahrzeuge zwischen 500 und 1000 t gebaut wurden. Trotzdem übernahm die Werft 1920 den Auftrag für einen Frachtdampfer von 1300 BRT, der dann auch während der Springflut glücklich aus der Krückau herausgeschleppt werden konnte.[45]

Als während der deutlichen Schrumpfung des Welthandels um 1925 durch das Überangebot an Schiffsraum weitere Bauaufträge für Frachtschiffe ausblieben, reagierte man auf der Kremer-Werft flexibel und ging zur Serienfertigung von Hafenschuten für Hamburger Firmen über.[46] Bald darauf konnte das Fertigungsprogramm erneut ausgeweitet werden, als Aufträge für Leichter, Dampf- und Motorschlepper, Schuten und Barkassen für südamerikanische wie auch für deutsche Rechnung eingingen. 1930 wurden 180 Beschäftigte gezählt.[47] Die folgende Weltwirtschaftskrise führte zu einem völligen Chaos in den internationalen Handelsbeziehungen und ließ die Nachfrage nach Schiffsraum fast auf den Nullpunkt sinken. Deshalb geriet die Kremer Werft in eine ernsthafte Existenzkrise. In den Jahren 1931 bis 1933 wurden nur 15 Fahrzeuge gefertigt, darunter 1932 sechs Kanus. Für 1933 weisen die Baulisten überhaupt keine Neubauten aus. Allerdings wurden in dieser Zeit in einige Frachtsegler Motoren eingebaut.[48] 1932 gab es nur noch sieben Beschäftigte auf der Werft, so daß Inhaber Max Kremer beim Bohren von Nietenlöchern mithelfen mußte.[49]

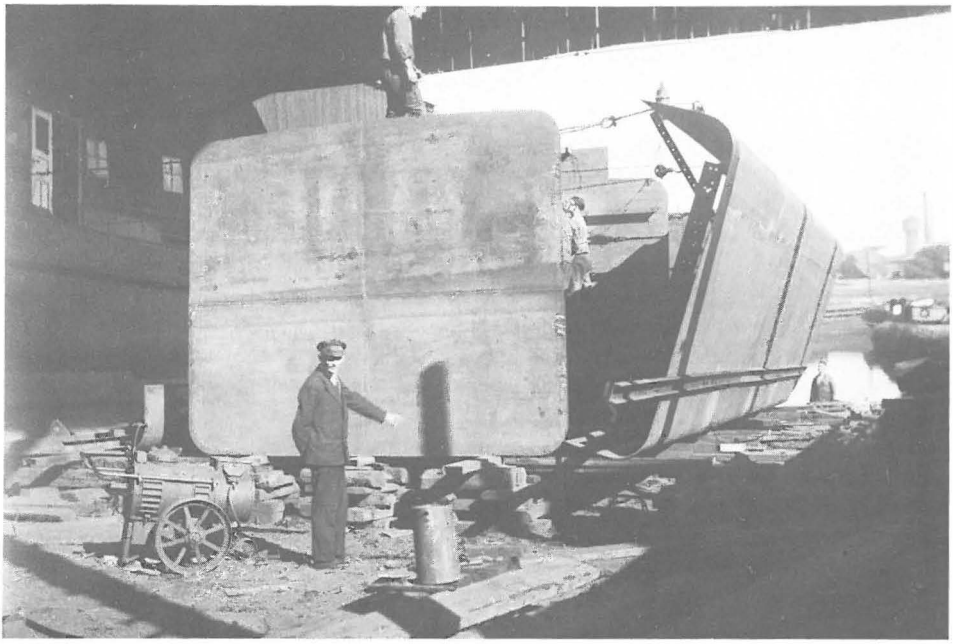


Abb. 8 (oben) *Umbau des Motor Leichters* MARGA *bei D.W. Kremer Sohn um 1930.*
Abb. 9 (unten) *In größerer Zahl wurden in den dreißiger Jahren Schlepper, wie hier die Bau nummer 678, bei Kremer produziert*

1934 machte sich die Wirtschaftspolitik der neuen nationalsozialistischen Regierung auch bei der Kremer Werft bemerkbar. Aus den staatlichen Mitteln zur Arbeitsbeschaffung wurde auch der Bau von Hochsee Loggern für die deutsche Fischerei-Wirtschaft finanziert. Die Baunummer 750, der Logger DONAR, für die Glückstädter Heringsfischerei AG läutete an

der Hafenstraße die *neue Zeit des Tausendjährigen Reiches* ein.[50] Aber nicht nur die Autarkie-Bestrebungen der Nationalsozialisten verhalfen der Werft zu neuen Aufträgen; auch die alten Beziehungen zu südamerikanischen Auftraggebern konnten reaktiviert werden. Zur Hauptsache waren es Leichter, Barkassen und Schlepper, die entweder mit eigener Kraft oder im Schlepp nach Übersee gingen. Zum Teil wurden sie in demontiertem Zustand auf große Frachtschiffe verladen und exportiert, um dann an Ort und Stelle zusammengesetzt zu werden.[51]

Schon bald nach Ausbruch des Zweiten Weltkrieges gingen auf der Kremer-Werft wieder Rüstungsaufträge ein. 1940 wurden die ersten Tankschiffe für die Luftwaffe abgeliefert. Die Baunummer 850 – ein Schlepper für Mittelamerika – war für lange Zeit der letzte zivile Auftrag für die Elmshorner Werftarbeiter. Der Betrieb wurde seit Sommer 1939 eigens für Rüstungsproduktion erweitert und modernisiert. An der Westerstraße wurden eine Reihe von Neubauten erstellt, die Konstruktionsbüros und Lager für die Massenfertigung beherbergten.[52] Auf den Hellingen wurden Spezialfahrzeuge für Heer, Luftwaffe und Marine gefertigt. Meist wurden diese Torpedo-Bergungsschiffe, Landungsboote und Tankschiffe in Serie gebaut. Die Baulisten umfaßten etwa 100 Nummern Kriegsproduktion.[53] Hinzu kamen noch zahlreiche Aufträge für andere Rüstungsgüter, wie Kabeltrommeln, Pontons, Versorgungsanlagen und Ausrüstungsgegenstände für U-Boote, die nicht in den Baulisten erfaßt sind.

Neben einer großen Anzahl Frauen wurden auf der Kremer-Werft während dieser Zeit auch zahlreiche Zwangsarbeiter aus Polen, der Tschechoslowakei und den Balkanländern beschäftigt. Diese in der NS Sprachregelung »Fremdarbeiter« genannten Menschen waren in einer von der Genossenschaftsmühle angemieteten Baracke am Verbindungsweg zwischen Westerstraße und Südufer untergebracht.[54]

Abb. 10 *Die Serienfertigung von eisernen Booten sorgte 1930 für Beschäftigung für die wenigen noch verbliebenen Mitarbeiter auf der Kremer Werft*

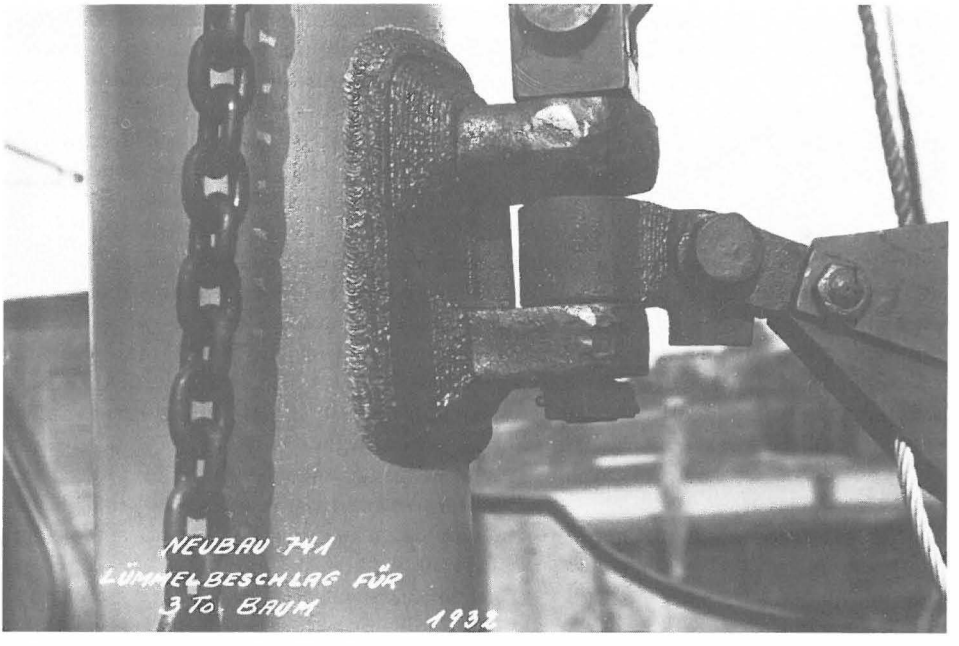
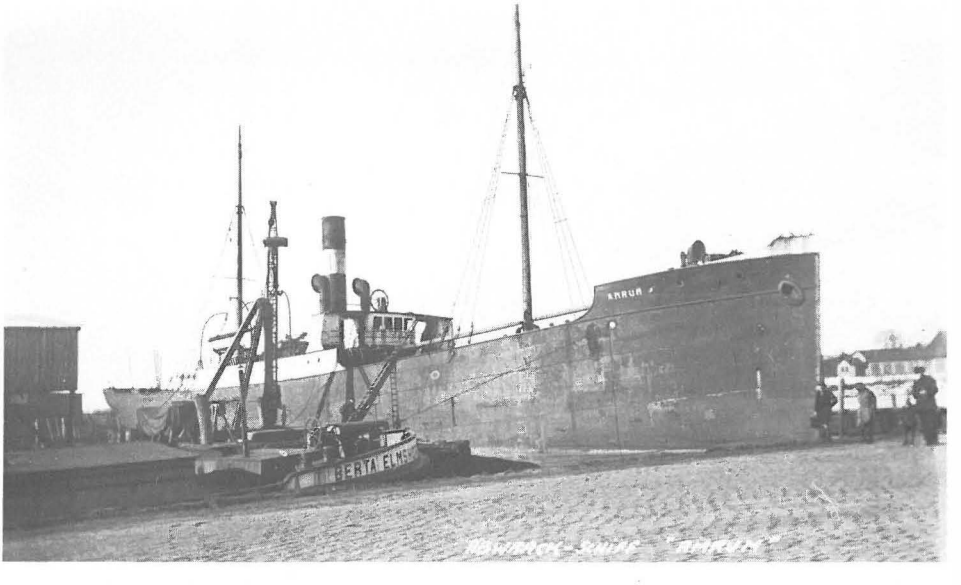


Abb. 11 (oben) *Lümmelbeschlag für den 3 t Baum des Neubaus 741* PIERRE LOTI *der Kremer Werft 1932.* Abb. 12 (unten) *Als Folge der Weltwirtschaftskrise wurden auf der Kremer Werft auch Abwrack Aufträge ausgeführt, wie hier die* AMRUM *1933*



Die wachsende Luftüberlegenheit der Alliierten machte im Laufe des Krieges einen Luftangriff auf eine Industriestadt wie Elmshorn immer wahrscheinlicher. In der Nacht vom 2. auf den 3. August 1943 wurde die Elmshorner Innenstadt Opfer eines britischen Luftangriffs, bei dem auch der Hafen und die angrenzenden Industriebetriebe schwer getroffen wurden. Auf der Kremer-Werft gingen die Schiffbauhalle mit Schnürboden, Magazin, Tischlerei und

Abb. 13 *Mit dem Hochsee Logger* DONAR *begann 1934 der Aufschwung auf der Kremer Werft*

Abb. 14 *Jungfernfahrt des letzten bei Kremer gebauten Segelschiffes, des Motor Schoners* CHRISTA, *Baunummer 755, 1935*

Abb. 16 *Hochbetrieb auf der Kremer Werft 1952 nach Freigabe des Seeschiffbaus durch die Alliierten*

Zimmerei in Flammen auf. Hier wie auch anderswo wurde sofort mit dem Wiederaufbau begonnen, so daß die Kremer Werft bei Ende des Krieges schon wieder betriebsbereit war.[55]

Ein Neubeginn mit Fischkuttern

Das Ende des Zweiten Weltkrieges und damit das Ende des »Dritten Reiches« bedeutete für die deutsche Schiffbauindustrie eine völlige Produktionseinstellung. Die britische Besatzungsmacht belegte jetzt alle ehemaligen Rüstungsbetriebe, die nicht zur Produktion von Versorgungsgütern geeignet waren, mit einem Quasi Produktionsverbot. Da die Fischerei aber eine wichtige Rolle bei der Versorgung der Bevölkerung spielte, wurde der Kremer-Werft der Bau von Fischkuttern genehmigt. Die Pläne für diese Schiffe waren schon längere Zeit vor Kriegsende ausgearbeitet worden und brauchten jetzt nur aus der Schublade geholt zu werden. Schon im Mai 1945 wurde mit dem Bau von drei Kuttern auf eigene Rechnung begonnen[56], von denen die ersten beiden noch im Dezember desselben Jahres fertiggestellt wurden. Bald zeigte es sich, daß für diese Fahrzeuge eine rege Nachfrage bestand. Deshalb wurde eine Serie von 14 Fischkuttern mit einer Länge von 21 m aufgelegt, die von 1946 bis 1948 an verschiedene deutsche Auftraggeber abgeliefert wurden. Es folgte eine zweite Serie

mit sechs 18-m-Kuttern in den Jahren 1948 bis 1951.[57] Neben diesen Neubauten wurden in dieser Zeit zahlreiche Umbauten von ehemaligen Marinefahrzeugen und Reparaturen durchgeführt. Der vielversprechende Neubeginn mit den Fischkuttern endete aber schon 1949 mit der ersten Massenentlassung nach dem Krieg, da keine Anschlußaufträge vorlagen und die Alliierten das Produktionsverbot für Seeschiffe aufrechterhielten.[58] Erst als dieses Verbot Mitte 1950 gelockert wurde, konnte man auf der Kremer-Werft wieder an den Bau von größeren Seeschiffen denken. Die ersten beiden Küstenmotorschiffe wurden noch 1950 auf Kiel gelegt.[59] Im selben Jahr nahm man auch die alten Geschäftsbeziehungen ins Ausland wieder auf. Die türkische Regierung erteilte einen Auftrag über acht Schiffe (Schlepper und Spezialschiffe), die 1951 und 1952 abgeliefert wurden. Im selben Zeitraum wurden auch ein Tankschiff für dänische Auftraggeber, zwei Schlepper für Peru und neun Schiffe für Hamburger Reeder fertiggestellt.[60] Zu den letzteren gehörte auch die Baunummer 1000, das Frachtschiff CREMON für die Hamburger Reederei H.M. Gehrcken, das im Juni 1951 vom Stapel lief.

Die fünfziger Jahre waren auch auf der Kremer-Werft geprägt durch ständiges Wachstum und eine positive Entwicklung des Exportgeschäftes, das ca. 50% des Auftragsvolumens ausmachte. Schwerpunkte des Exports waren Mittel und Südamerika, Afrika sowie einige westeuropäische Staaten.[61] Die Zahl der Beschäftigten stieg von 360 im Jahre 1953 auf fast 500 fünf Jahre später.[62] Die Produktpalette in den fünfziger Jahren umfaßte neben einer Vielzahl von Küstenmotorschiffen und Tankschiffen bis zu 2000 tdw eine Reihe von Spezialschiffen wie Schlepper, Tonnenleger, Tanker für Bitumen und Weintransport sowie Hochsee Fischkutter. Auf der Werft wurden aber auch nach wie vor Umbauten und Reparaturen ausgeführt.[63] 1959 wurde das Unternehmen in eine Offene Handelsgesellschaft (OHG) umgewandelt, nachdem es bisher als Kommanditgesellschaft geführt worden war.

Abb. 15 *Stapellauf der Baunummer 1000* MS CREMON *im Juni 1951*

Abb. 17 *Gruppenbild mit Schiffbauern – auf der Kremer Werft in den fünfziger Jahren*

Abb. 18 *Bei der Baunummer 1109* MS LANGA *werden die Anker montiert, 1964*

Die schlechten Wasserverhältnisse der Krückau waren für die Kremer-Werft nach wie vor ein Handicap, durch das die Baugröße der Schiffe auf 2000 tdw und die Baulänge auf 70 m begrenzt wurde. Größere Neubauten konnten in dem engen Hafenbecken nicht gewendet werden, sondern wurden nach dem Stapellauf rückwärts krückauabwärts bis zur ersten Wendemöglichkeit geschleppt (das bedeutete in den meisten Fällen bis zur Elbe) und dann wieder rückwärts zur Werft zurück. Erst dann konnte am Ausrüstungskai der Weiterbau erfolgen. Nach Fertigstellung des Schiffes stand das Problem dann von neuem an. Auf diesen Schleppfahrten nach Glückstadt kam es oft zu Verzögerungen durch Festsitzen der Schiffe wegen unzureichenden Wasserstandes.[64]

Modernisierung in den sechziger Jahren

Zur Sicherung der Konkurrenzfähigkeit nahm man in den sechziger Jahren ein umfangreiches Modernisierungsprogramm in Angriff. Immer stärker zeichneten sich in der Schiffbau Industrie die Spezialisierungstendenzen in den einzelnen Unternehmen ab. Auch die Kremer-Werft war zu dieser Zeit schon ein ausgewiesener Spezialschiffbaubetrieb. Trotz des überwiegenden Anteils von Spezialschiffen am Bauprogramm der Werft entfielen um 1970 immer

noch ca. 60% der Arbeitszeit auf den Bau des eigentlichen Schiffskörpers, so daß in diesem Bereich nach Rationalisierungsmöglichkeiten gesucht wurde. 1967 wurden eine automatisch gesteuerte, hydraulische Spantenbiegemaschine und eine fotoelektrisch gesteuerte Brennschneidmaschine angeschafft.[65] Die Außenanlagen der Werft bestanden Ende der sechziger Jahre aus vier Hellingen unterschiedlicher Größe, von denen eine überdacht war. Zwei Autokräne (40 t und 16 t) sowie ein 20 t Portalkran waren im Einsatz. Ein Teil der Freifläche wurde zum Sektionsbau genutzt. Die Sektionen wurden dort unter wegrollbaren Schweißdächern zusammengebaut. Auch der Bau von Schleppern erfolgte jetzt in Sektionen, nachdem die Hallenkräne entsprechend verstärkt worden waren. Ende 1968 waren 320 Personen auf der Kremer Werft beschäftigt.[66] Der Personalabbau gegenüber dem Bestand von 1958 deutet darauf hin, daß die Rationalisierungsbestrebungen erfolgreich waren.

Im Juli 1968 wurde die Kremer-Werft wieder in eine Kommanditgesellschaft umgewandelt, nachdem mit Johann Hinrich Kremer als Geschäftsführer und Mitinhaber die fünfte Generation auf der Werft tätig war. Max, Wilhelm und Hermann Kremer hatten die Geschäftsleitung abgegeben und waren nur Kommanditisten.[67] Wilhelm und Hermann Kremer schieden im Laufe des Jahres 1970 aus der Gesellschaft aus.

Ein Zweigbetrieb in Glückstadt

Die beengten Verhältnisse des Elmshorner Betriebes und die schon beschriebenen schlechten Wasserverhältnisse in der Krückau wurden in den sechziger Jahren immer deutlicher. Da die Schiffsgrößen auch im Spezialschiffbau immer weiter zunahmen, schien eine Verlagerung des Betriebes dringend geboten. Die Leistungsfähigkeit des Elmshorner Betriebes war durch den Bau von größeren Einheiten Ende der sechziger Jahre bereits überschritten und die Fertigstellung dieser Schiffe nur unter vergrößertem Aufwand möglich. Aus diesen Gründen entschloß sich die Unternehmensleitung, in Glückstadt zunächst einen Ausrüstungsbetrieb zu errichten, der die erste Ausbaustufe des späteren Gesamtbetriebes darstellen sollte. Im März 1971 wurde am Glückstädter Außenhafen mit den Bauarbeiten begonnen. Schon am 25. Juni desselben Jahres fand die Einweihung des neuen Werftbetriebes an der Südermole statt. Die damit abgeschlossene erste Ausbaustufe beinhaltete die Verlagerung der Ausrüstungswerkstätten von Elmshorn nach Glückstadt. Das Glückstädter Werftgelände umfaßte 39 000 m² plus 12 000 m² Pachtfläche, so daß für eine spätere Verlagerung des Stahlschiffbaues genügend Fläche vorhanden war. Die gesamte Kailänge wurde von einem fahrbaren 28 t Kran bestrichen. Eine beheizbare Halle (100 × 30 m) nahm die Werkstätten und das Magazin auf. Hier war auch ein Rohr und Kleinprofillager untergebracht. Die breite Freifläche zwischen Halle und Kaimauer wurde genutzt, um z.B. breite Lukendeckel, die in zwei Hälften angeliefert wurden, zusammenzuschweißen oder Deckshäuser zu montieren. Durch die Vorfertigung von Deckshäusern, die dann mit Hilfe eines Schwimmkrans an Bord des Neubaus gesetzt wurden, konnte nun die Bauzeit der in Elmshorn gefertigten Schiffe um mehrere Wochen verkürzt und rationeller gestaltet werden. Die Maschinen in den Werkstätten waren zum großen Teil von Elmshorn nach Glückstadt verlagert worden, so daß hier die Hallen an der Westerstraße jetzt leerstanden. In dem neuen Zweigbetrieb arbeiteten ca. ein Drittel der 350 Beschäftigten (1972), die zum überwiegenden Teil mit einem Werkbus zwischen Elmshorn und Glückstadt pendelten.[68]

Abb. 19 *Der Ro Ro Frachter* IRISH FAME *(Baunummer 1129) wird im Glückstädter Außenhafen zum Ausrüstungskai verholt. Aufnahme 1971*

Abb. 20 *Der Chemikalien Tanker* CHEMICAL DISTRIBUTOR *hier das Mittelschiff auf der Helling war mit 999 BRT das größte je bei Kremer gebaute Schiff und wurde 1970/71 bei Blohm & Voss in Hamburg zusammengesetzt*

Wilde Streiks auf der Kremer Werft

1972 kam es auf der Kremer-Werft zu dem ersten »wilden«, d.h. nicht von der Gewerkschaft organisierten Streik. Am 8. August legten etwa 100 Arbeiter auf dem Neubau 1154, dem Hochsee Schlepper SEYBOUSE 4, die Arbeit nieder. Als Grund für diese Maßnahme gaben die Arbeiter an, die Unternehmensleitung in Person des Betriebsleiters Klaus Nehls halte sich nicht an die in einer Betriebsvereinbarung ab dem 1. Juli festgeschriebene Lohnerhöhung von 10 Pfennig pro Stunde. Obwohl der Ausstand zwei Tage dauerte, bestritt die Unternehmensleitung, daß es sich um einen Streik gehandelt habe. Betriebsrat und Werftleitung hätten lediglich um Vereinbarungen »gekämpft«. Ein Vertreter der IG Metall betonte dagegen, daß diese Arbeitsniederlegung nur der Ausdruck der »bösen Stimmung« im Betrieb sei; denn zwischen Betriebsleiter und Arbeitern habe es in der Vergangenheit schon mehrfach Differenzen wegen sozialer Forderungen gegeben. Außerdem schloß der Gewerkschaftsvertreter Arbeitsniederlegungen auch für die Zukunft nicht aus, *wenn die Verhaltensweise von Nehls sich nicht entscheidend ändert!*[69]

Diese Verhaltensänderung des Betriebsleiters trat offenbar nicht ein, denn schon ein halbes Jahr später wurde auf der Kremer Werft wieder gestreikt. Am 22. Januar traten die rund 300 Beschäftigten in einen unbefristeten Ausstand, um gegen den Wegfall der Auslösung für die nach Glückstadt pendelnden Arbeiter zu kämpfen.[70] Die Unternehmensleitung zeigte sich bei den Verhandlungen wenig kompromißbereit und lehnte eine Einschaltung der IG-Metall als Mittler im Konflikt ab. Die Gewerkschaft selbst geriet in eine undankbare Rolle, da sie sich aufgrund der Friedenspflicht im Umfeld von Tarifverhandlungen von dem »wilden Streik« distanzieren mußte. Die Arbeitnehmer – über 80% der Beschäftigten bei Kremer waren gewerkschaftlich organisiert – reagierten zunächst verbittert über diese Haltung »ihrer« Gewerkschaft. Sie wollten bis zur Vorlage eines konkreten Verhandlungsangebots die Arbeit nicht wieder aufnehmen.[71] Diese Verhandlungen begannen aber erst am 26. Januar, dem fünften Streiktag, nachdem die Beteiligten eine solche Verhandlung unter Einschaltung der Vertreter der Tarifparteien akzeptiert hatten.[72] Nach zwölfstündigen *dramatischen Verhandlungen*[73] wurde der Konflikt dann am Abend des 26. Januars beigelegt. Der erzielte Kompromiß beinhaltete, daß die betrieblichen Leistungen, deren Streichung die Arbeiter zum Streik provoziert hatte, weiter gezahlt wurden. In zwei Jahren sollte erneut über diese Zulagen verhandelt werden.

Der Anfang vom Ende – die Kremer Werft in Konkurs

In der langen Geschichte des Unternehmens hatte die Werft D.W. Kremer Sohn schon manche Krise durchgemacht und überstanden. Im Frühjahr 1975 verdichteten sich aber Gerüchte in Fachkreisen über ernsthafte Zahlungsschwierigkeiten. Im harten Konkurrenzkampf innerhalb der Branche war es vor Jahren gelungen, für einen norwegischen Auftraggeber einen Auftrag über sechs Bohrinsel Versorgungsschiffe hereinzubekommen. Diese über die Lübekker Schiffshypothekenbank finanzierten Neubauten waren zu knapp kalkuliert worden und hatten offenbar die Krise hervorgerufen. Ende April 1975 gab die Geschäftsleitung auf Vorhaltungen des Betriebsrates die schwierige Lage zu. Aber dennoch kam der Konkursantrag beim Amtsgericht Elmshorn am 5. Mai für viele überraschend.[74]

Der Hamburger Rechtsanwalt Dr. Michael Ramelow wurde zum Konkursverwalter bestimmt. In Zusammenarbeit mit dem schleswig holsteinischen Wirtschaftsministerium bemühte Ramelow sich um Kaufinteressenten für die Werft mit ihren 327 Mitarbeitern.[75] Von der Stadt Elmshorn wurde bereits die Aufstellung eines Bebauungsplans für das Betriebsge

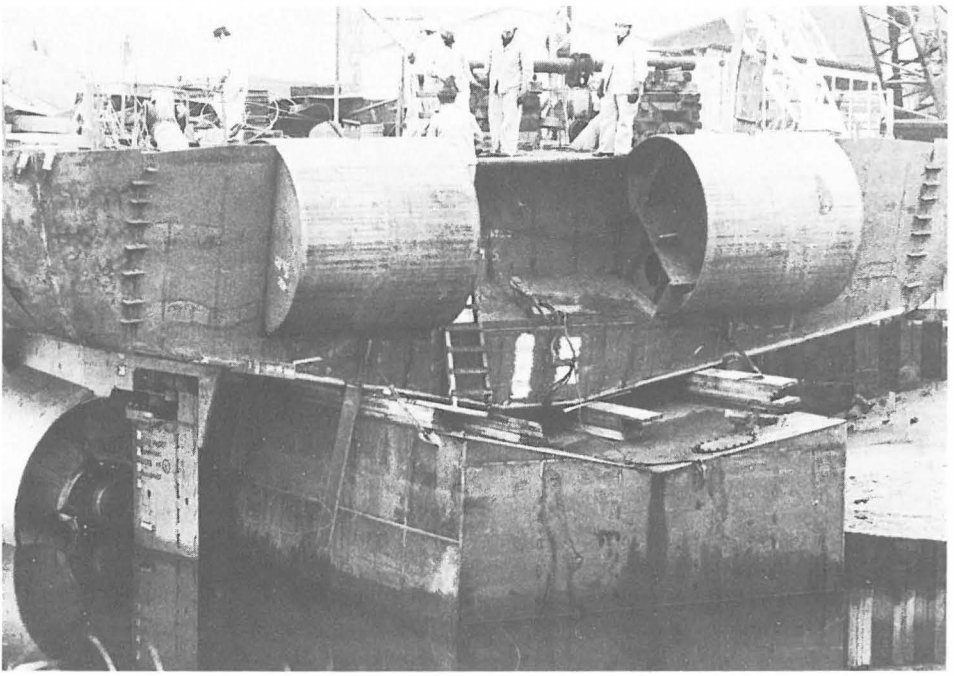


Abb. 21 *Beim Stapellauf blieb der Bohrinsel Versorger* BEN VIKING *mit dem Heck im Krückau schlamm stecken und mußte mit Hilfe von Lufttanks wieder flottgemacht werden. Aufnahme 1975*

lände zwischen Hafenstraße und Westerstraße betrieben, um nach einer Schließung der Werft den Erhalt des Stichkanals zu sichern, da dieser als Wendeplatz für alle den Elmshorner Hafen anlaufenden Schiffe benötigt wurde.[76] Die Gewerkschaft sah die Schuld am Konkurs in kaufmännischem Unvermögen und gravierenden Fehlern in der Betriebsführung. Der Kremersche »Familienklüngel« habe das Unternehmen in den finanziellen Abgrund rutschen lassen.[77]

Am 9. Mai folgte die schmerzliche Konsequenz des Konkurses: 130 Mitarbeiter der Kremer-Werft wurden entlassen, obwohl der Betrieb in Elmshorn wie auch in Glücksstadt weiter arbeitete. Die verbliebenen Mitarbeiter hofften, daß die Versorgerserie und auch vier Schlepper für die Hafenbehörde in Tunis (Baunummern 1168 1171) noch fertiggestellt werden könnten.[78] Anfang Juni wurde bekannt, daß die Verbindlichkeiten der Kremer Werft bei Konkurseröffnung rund 13 Mio. DM betrugen. Gleichzeitig teilte der Konkursverwalter mit, daß ein Kaufinteressent für die Werft gefunden sei der Hamburger Unternehmer Ulrich Harms, der in der Vergangenheit schon mehrere Konkurs Unternehmen aufgekauft hatte, so zum Beispiel die Ahlmann Carlshütte in Büdelsdorf bei Rendsburg.[79] Mitte Juni war der Kauf perfekt. Die Firma Ulrich Harms Grundstücksverwaltung erwarb den Elmshorner Traditionsbetrieb. Der Kaufpreis wurde zwar nicht bekanntgegeben, soll aber unter 1,5 Mio. DM betragen haben. Die Kremer-Werft behielt ihren altbekannten Namen, und der neue Eigentümer verkündete, daß er sich um Neubauaufträge bemühen werde, um sowohl den Elmshorner wie auch den Glückstädter Betrieb weiterzuführen. Die Arbeitsplätze der verbliebenen 167 Mitarbeiter schienen vorerst gesichert. Von den 160 seit Mai entlassenen Arbeitern wurde jedoch niemand wieder eingestellt.[80]

Ein kurzes Zwischenspiel

Am 1. Juli übernahm Klaus Adelsberger als neuer Geschäftsführer die Leitung der Werft. Das Produktionsprogramm wurde gestrafft und der neuen Unternehmensstruktur angepaßt. In Elmshorn wurden nur noch Ausrüstungsteile in Serie gefertigt. Die Zeit der Stapelläufe an der Krückau war endgültig vorbei. Die Schiffsrümpfe wurden auf der zur Harms-Gruppe gehörenden Ahlmann Stahl und Industriebau in Rendsburg gebaut und dann in Glückstadt fertig ausgerüstet. Die Unternehmenskonzeption sah vor, den Elmshorner Betrieb ganz aufzugeben und nach Glückstadt zu verlegen.[81] Dabei sollten jedoch alle noch verbliebenen 220 Arbeitsplätze erhalten bleiben, wie Adelsberger im März 1976 gegenüber der Presse versicherte.[82] Zu diesem Zeitpunkt waren 60% der Kremer Mitarbeiter in Elmshorn und Umgebung ansässig und pendelten deshalb täglich von Elmshorn nach Glückstadt.

Im Frühjahr 1976 sah die Auftragslage der Kremer Werft noch relativ positiv aus. Ende Februar wurde in Glückstadt das zweite Schiff aus der Serie von vier Schleppern für Tunesien mit Hilfe eines Schwimmkranes vom Kai gehoben und ins Wasser gesetzt.[83] Ein etwas ungewöhnlicher Stapellauf, da an der Südmole immer noch eine Slipanlage fehlte. Ende August 1976 schwamm in einem Hamburger Dock der 650 BRT große Ankerziehschlepper NJORD (Baunummer 1173) auf. Diese »Amtshilfe« der HDW warf ein bezeichnendes Licht auf die desolate Produktionsweise bei der Kremer-Werft. Der Rumpf des Schleppers war bei der Rendsburger Ahlmann Stahl und Industriebau gebaut worden. Weil das Gewerbeaufsichtsamt die Einstellung des Schiffbaus wegen Lärmbelästigung der Anlieger verfügte, wurde das halbfertige Schiff per Ponton nach Glückstadt überführt, um hier fertiggestellt zu werden. Da das Schiff in Glückstadt nicht vom Ponton gehoben werden konnte, mußte es eine weitere Reise nach Hamburg antreten.[84] Dann ging es wieder zurück zur Ausrüstung nach Glückstadt.

Im Laufe des Jahres 1977 wurde die Kremer Werft vollständig nach Glückstadt verlegt und der Betrieb hier erweitert. Eine neue Montagehalle und ein Büro-Pavillon wurden errichtet. Das Unternehmen wurde in »Kremer-Werft D.W. Kremer Sohn GmbH & Co.« umbenannt mit Ulrich Harms als Hauptgesellschafter.[85] In Elmshorn standen die Hallen und Werkstätten zwischen Hafen- und Westerstraße jetzt leer. Das Betriebsgelände (21 700 m²) stand zum Verkauf. Die Stadt Elmshorn rechnete mit der Ansiedlung eines neuen Industriebetriebes.

Das Ende der Kremer-Werft

Anfang März 1978 verdichteten sich Gerüchte über einen geplanten Verkauf der Werft an eine neue Gesellschaft. Auf einer Betriebsversammlung versicherte Geschäftsführer Adelsberger, daß der Betrieb nicht verkauft werde. Gegenüber der Presse bezeichnete Hauptgesellschafter Ulrich Harms die Gerüchte als reine Spekulation und sprach von *Phantastereien des Betriebsrates.*[86] Daß die Sorgen der Kremer Mitarbeiter und der Gewerkschaft nicht aus der Luft gegriffen waren, stellte sich schon drei Wochen später heraus. Am 23. März informierte Ulrich Harms die Belegschaft darüber, daß der Betrieb zum 30. Juni geschlossen werde. In einer Pressemitteilung stellte die Unternehmensleitung lapidar fest, daß die Werft wegen mangelnder Aufträge stillgelegt werden müsse.[87] Allerdings wurde gegenüber dem Betriebsrat die Stillegung nicht verfügt, sondern »nur« angeboten. Dieser feine Unterschied stimmte die 220 von Arbeitslosigkeit bedrohten Beschäftigten aber auch nicht froher. Unverzüglich begannen die Verhandlungen zwischen Betriebsrat, IG Metall und der Geschäftsleitung, um die Ansprüche der Arbeitnehmer auch über den 30. Juni 1978 hinaus zu sichern und einen Sozialplan aufzustellen.[88]

Am 5. April wurden die Kremer Mitarbeiter und die Öffentlichkeit von der Nachricht überrascht, daß die Kremer Werft beim Amtsgericht Itzehoe Konkursantrag gestellt habe.[89] Die Kremer-Mitarbeiter wurden am 6. April in Zwangsurlaub geschickt. Der Hamburger Rechtsanwalt Ramelow wurde zum zweiten Mal innerhalb von drei Jahren zum Zwangsverwalter bestimmt. In Kontakt mit den betreffenden Reedern bemühte er sich, die drei noch abzuliefernden Schiffe, die in Glückstadt in der Ausrüstung lagen, hier auch fertigstellen zu lassen. Dabei handelte es sich um die beiden 4200 PS-Schlepper BREMEN und BREMERHAVEN für die Bremer Unterweser Reederei AG (Baunummer 1186 und 1187) sowie den 999 BRT großen Decks-Frachter SIGRID WEHR für die Hamburger Reederei Oskar Wehr KG (Baunummer 1188)[90], die Anfang Mai bzw. Mitte Juni abgeliefert werden sollten. Von anderen deutschen Werften lagen schon Angebote für den Weiterbau vor.

Mit dem Konkurs Antrag war der Versuch von Ulrich Harms, die angekaufte Kremer-Werft auf eine neue wirtschaftliche Basis zu stellen, gescheitert. Nach Darstellungen der Geschäftsleitung konnte die hochverschuldete Werft wegen der fast weltweiten Schiffbaukrise keine kostendeckenden Erlöse mehr erwirtschaften. Diese Strukturkrise habe dazu geführt, daß die eingegangenen Neubauaufträge große Verluste gebracht und damit die Kapitaldecke des Unternehmens negativ beeinflußt hätten. Selbst die Entwicklung eines *vielversprechenden neuen Schiffstyps* habe die notwendigen Anschlußaufträge nicht sichern können.[91]

Auch die Bemühungen der Gewerkschaft, die Funktionsfähigkeit der Werft zu sichern und durch eine Umstellung des Produktionsprogramms einen Teil der Arbeitsplätze zu erhalten, wurden durch die hohe Verschuldung und eine zu geringe Konkursmasse zunichte gemacht.[92]

Am 17. Mai wurde mit der Eröffnung des Konkurs Verfahrens und der Bestellung Dr. Ramelows zum Konkursverwalter das letzte Kapitel der Kremer Firmengeschichte aufgeschlagen. Auf einer Betriebsversammlung in den leeren Hallen an der Elmshorner Westerstraße teilte Ramelow den 220 Mitarbeitern mit, daß sie ab jetzt »freigesetzt« seien. Eine Weiterführung des Glückstädter Betriebes werde es nicht geben. Für eine Handvoll Leute werde es in der nächsten Woche noch Arbeit geben. Sie sollten bei der Abwicklung des Konkurses helfen.[93]

Mitte Juli wurde das gesamte Kremer Inventar von einem Hamburger Auktionshaus versteigert, und im Dezember wurden die Gebäude auf dem Elmshorner Firmengelände abgebrochen, um Platz für den Neubau eines Baumarktes zu schaffen.[94]

Eine 145jährige Firmentradition im Schiffbauhandwerk und der Schiffbauindustrie an der Krückau verschwand innerhalb einer Woche aus dem Elmshorner Stadtbild.

Anmerkungen:

1 Ingwer E. Momsen: Der schleswig holsteinische Schiffbau um 1800. In: Schleswig Holsteins Weg in die Moderne. Neumünster 1988, S. 137 163, hier S. 138.

2 In der Einleitung (S. 138) zu seinem oben genannten Aufsatz weist I. Momsen allerdings darauf hin, daß die meisten der lokalgeschichtlichen Darstellungen eine Einbindung in die Landesgeschichte vermissen lassen.

3 Schiffswerft D.W. Kremer Sohn, Elmshorn bei Hamburg: Zum Stapellauf des 1000. Schiffes im Juni 1951. Elmshorn o.J., S. 5. Diese Dokumente lagen mir allerdings nicht mehr vor.

4 1803 zählte man in den drei Ortschaften Vormstegen, Klostersande und Wisch schon zusammen 112 Fahrzeuge (alle kleiner als 10 CL) mit einer Gesamttonnage von 402½ CL. Im Flecken Elmshorn selbst waren noch keine Schiffe beheimatet (Rigsarkivet København, Komm. Koll., Handels og Konsulats faget Forestillningsprotokol 1806, Nr. 8), vgl. Momsen (wie Anm. 1), S. 143. Johann F.A. Dörfer spricht in seiner Topographie von Holstein in alphabetischer Reihenfolge (Schleswig 1803, S. 107ff.) von *Gegen 150 Ewer*. Hiermit sind aber auch die in den südlich der Au gelegenen Ortschaften beheimateten Schiffe gemeint, da Dörfer den seit 1737 *combinirten* Flecken beschreibt.

5 Momsen (wie Anm. 1), S. 141. Von 1770 bis 1803 verdoppelte sich die dänische Handelsschiffstonnage.

6 Schiffswerft Kremer (wie Anm. 3), S. 5.
7 Ebd.
8 Momsen (wie Anm. 1), S. 147; die Umfrage schließt offenbar Betriebe, auf denen nur Reparaturen durchgeführt wurden, nicht aus.
9 August Niemann: Forststatistik der dänischen Staaten. Altona 1809.
10 Ebd., zitiert bei Momsen (wie Anm. 1), S. 147.
11 Peter Danker Carstensen: Die Grönlandfahrt des Fleckens Elmshorn in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. In: Beiträge zur Elmshorner Geschichte, Band 1. Elmshorn 1987, S. 21–58, hier S. 27.
12 Matthias T.H. Rauert: Die Grafschaft Rantzau. Altona 1840, S. 29.
13 Statistik des Handels, der Schiffahrt und der Industrie ... Schleswig 1835, S. 84.
14 Itzehoer Wochenblatt, 1840, Sp. 135f.
15 Statistik (wie Anm. 13).
16 Ebd., S. 85.
17 Stapellauf am 6. September; vgl. Itzehoer Wochenblatt, 1835, Sp. 898.
18 Itzehoer Wochenblatt, 1840, Sp. 403.
19 Schiffswerft Kremer (wie Anm. 3), S. 6f.
20 Ebd., S. 7.
21 J.A. Petersen (Hg.): Mercantilisches Adressbuch der Herzogthümer Schleswig, Holstein und Lauenburg. Rendsburg 1838, S. 188.
22 Statistische Nachrichten über Handel und Schiffahrt der Herzogthümer Schleswig Holstein im Jahre 1848. Altona 1850, S. 104.
23 Schiffswerft Kremer (wie Anm. 3), S. 8.
24 Ebd.
25 Fritz Buckow (Hg.): Adreßbuch für die Herzogthümer Schleswig Holstein und das Fürstenthum Lübeck. Dessau o.J. (1869), S. 59. Das »Co.« steht dabei für den Schiffbaumeister Johann Stredler in Spiekerhörn, der 1854 als Käufer einer Landparzelle an der Krückau auftrat. Eventuell steht dieses Datum auch im Zusammenhang mit der Gründung der Werft. Diesen Hinweis verdanke ich Herrn Theodor Musfeldt, Raa-Besenbek. Von Herrn André Konietzko, Elmshorn, erhielt ich den Hinweis, daß in Schiffsregistern 1855 zwei Neubauten mit der Bauwerft »Lüdemann & Stredler« auftauchen.
26 Johannes von Schröder: Topographie des Herzogthums Holsteins ... Erster Theil, Oldenburg i.H., 1841, S. 569.
27 Ebd., S. 58.
28 Schiffswerft Kremer (wie Anm. 3), S. 8.
29 Ebd.
30 Schleswig Holsteinische Jahrbücher, Band 2, Kiel 1885, S. 165.
31 Paul Hirschfeld: Schleswig Holsteins Gross Industrie und Gross Handel. Berlin 1894, S. 219.
32 Ebd.
33 Handbuch für Handel, Verkehr und Industrie der Provinz Schleswig Holstein, Kiel, 1892/93, S. 00.
34 Elmshorner Nachrichten vom 6.3.1908.
35 Schiffswerft Kremer (wie Anm. 3), S. 9.
36 Ebd.
37 Gespräch Jan Kolossa mit Frau Hertha und Frau Mathilde Klüver, Spiekerhörn bei Elmshorn am 6.5.1986. Gesprächsprotokoll im Wirtschaftsarchiv Elmshorn. Über Schiffstyp und Größe der in Spiekerhörn gebauten Schiffe liegen ebenfalls nur verstreute Nachrichten vor. 1908 lief eine Galiot von immerhin 66 BRT für einen Auftraggeber in Kollmar vom Stapel. (Joachim Kaiser: Deutsche Segelschiffe, Register über den Restbestand 1980–1986. Glückstadt 1986, S. 15).
38 Elmshorner Nachrichten vom 9.3.1905.
39 Elmshorner Nachrichten vom 11.3.1905.
40 Elmshorner Nachrichten vom 16.3.1905.
41 Schiffswerft Kremer (wie Anm. 3), S. 10.
42 Bauliste der Kremer Werft, S. 6–8, Wirtschaftsarchiv Elmshorn (WAE), Abt. X 13, Nr. 96. Diese Bauliste verzeichnet für das Jahr 1919 keine Neubauten. Inwieweit auch die Thormählen Werft an der Rüstungsprodukion beteiligt war, läßt sich aus den Quellen nicht entnehmen. Aufgrund der technischen Ausstattung ist aber eine Berücksichtigung dieses Unternehmens mit Rüstungsaufträgen wahrscheinlich. Thomas Jebens: Die wirtschaftliche und soziale Entwicklung und Verflechtung der Stadt Elmshorn. Diss. Hamburg 1935, S. 91.
43 Gespräch Jan Kolossa mit Herrn Gustav Hein, Kölln Reisiek, am 24.6.1986, Gesprächsprotokoll im

Wirtschaftsarchiv Elmshorn. Hein war Anfag der zwanziger Jahre bei Kruse und Thormählen als Schiffbauer beschäftigt.

44 Ebd. Es finden sich in diesem Protokoll mehrere Hinweise darauf, daß es die Thormählen Werft nach dem Weltkrieg an den notwendigen Modernisierungen fehlen ließ und der Betrieb somit in den zwanziger Jahren mit Wettbewerbsnachteilen zu kämpfen hatte.

45 Schiffswerft Kremer (wie Anm. 3), S. 10f. Jebens (wie Anm. 42), S. 91/92.

46 Schiffswerft Kremer (wie Anm. 3), S. 11. Jebens (wie Anm. 42), S. 92. Baulisten Kremer (wie Anm. 42), S. 10–12.

47 Jebens (wie Anm. 42), S. 92.

48 Baulisten Kremer (wie Anm. 42), S. 16. Bezeichnenderweise wird diese Krise in der Festschrift »Zum Stapellauf ...« mit keinem Wort erwähnt. Auch Jebens (wie Anm. 42) spricht verniedlichend nur von einer *Stockung im Auftragsbestand ... in den letzten Jahren* (S. 92).

49 Gespräch Jan Kolossa mit Herrn Ernst Thormählen, Elmshorn, am 27.6.1985, Gesprächsprotokoll im Wirtschaftsarchiv Elmshorn. Thormählen war von 1927 bis 1946 auf der Kremer Werft beschäftigt. Aus diesem wie auch aus anderen Gesprächen mit ehemaligen Kremer Mitarbeitern geht hervor, daß der Standard der technischen Ausrüstung vor 1934 sehr schlecht war. Die wörtlichen Aussagen reichen von »veraltet« und »rückständig« bis hin zu »primitiv«.

50 Jebens (wie Anm. 42), S. 92. Baulisten Kremer (wie Anm. 42), S. 16.

51 Schiffswerft Kremer (wie Anm. 3), S. 11f.

52 Ebd., S. 12. Elmshorner Nachrichten vom 15.6.1939.

53 Baulisten Kremer (wie Anm. 42), S. 18f. sowie Anhang.

54 Gespräch Jan Kolossa mit Frau Gertrud Rathlau, Elmshorn, sowie Herrn Herrmann Köhncke, Elmshorn, am 25.6.1985 bzw. am 11.6.1985, Gesprächsprotokolle im Wirtschaftsarchiv Elmshorn. Frau Rathlau war 1940/41 dienstverpflichtet bei Kremer; Herr Köhncke arbeitete seit 1935 als Schiffszimmermann beim Kremer.

55 Schiffswerft Kremer (wie Anm. 3), S. 12.

56 Ebd. – Baunummern 944–946.

57 Ebd. Baunummern 947–964.

58 Ebd. – Die Beschäftigtenzahl lag vor der Währungsreform schon wieder bei ca. 400 Personen. Hierzu zählten auch die zahlreichen ehemaligen Mitglieder von NSDAP und anderen NS Formationen, die 1945 auf Betreiben des neuen Betriebsrates entlassen, nach der Entnazifizierung aber wieder eingestellt wurden (diverse Gesprächsprotokolle).

59 Ebd. Baunummer 984 und 985 (WIDDER, THÜRINGEN).

60 Ebd., S. 13. – Baunummern 990–1008.

61 Ortwin Lubenow: Stadtgeographie von Elmshorn. Ein Beitrag zur Erforschung der Kulturlandschaft im südwestlichen Holstein. Diss. Hamburg 1959, S. 78.

62 Ebd.

63 Ebd. – Handbuch der Werften 1950, S. 237.

64 Lubenow (wie Anm. 61), S. 79. Handbuch der Werften 1960, S. 327.

65 Zweigbetrieb der Schiffswerft D.W. Kremer Sohn in Glückstadt. In: Hansa Schiffahrt Schiffbau Hafen, 109. Jg., 1972, Nr. 5, S. 401–403. Elmshorner Nachrichten vom 20.4.1968.

66 Zweigbetrieb (wie Anm. 65), S. 402. Handbuch der Werften 1970, S. II/15. Elmshorner Nachrichten vom 20.4.1968.

67 Handbuch der Werften 1970, S. II/15. Elmshorner Nachrichten vom 20.4.1968. Handelsregisteraus zug vom 31.7.1968.

68 Zweigbetrieb (wie Anm. 65), S. 401f. Glückstädter Fortuna vom 26.6.1971. Elmshorner Nachrichten vom 26.6.1971.

69 Elmshorner Nachrichten vom 10.8.1972.

70 Elmshorner Nachrichten vom 23.1.1973.

71 Elmshorner Nachrichten vom 25.1.1973.

72 Elmshorner Nachrichten vom 26.1.1973.

73 IG Metall Tarifsekretär Otto vom Steeg in den Elmshorner Nachrichten vom 27.1.1973. Elmshorner Nachrichten vom 29.1.1973.

74 Elmshorner Nachrichten vom 5.5.1975.

75 Ebd.

76 Ebd.

77 IG Metall Bezirksleiter Otto vom Steeg auf einer Pressekonferenz am 7.5.1975 im Elmshorner

Gewerkschaftshaus lt. Elmshorner Nachrichten vom 7.5.1975.
78 Elmshorner Nachrichten vom 6.5.1975 und vom 6.6.1975.
79 Elmshorner Nachrichten vom 6.6.1975.
80 Elmshorner Nachrichten vom 14.6.1975.
81 Elmshorner Nachrichten vom 13.3.1976.
82 Ebd.
83 Norddeutsche Rundschau vom 21.2.1976.
84 Hamburger Abendblatt vom 24.8.1976.
85 Handelsregisterauszug vom 1.11.1976 in Elmshorner Nachrichten vom 7.1.1977.
86 Elmshorner Nachrichten vom 3.3.1978.
87 Elmshorner Nachrichten vom 25.3.1978.
88 Ebd.
89 Elmshorner Nachrichten vom 6.4.1978.
90 Elmshorner Nachrichten vom 20.4.1978. Die Verhandlungen mit den Auftraggebern verliefen aber negativ, so daß die beiden Schlepper von der Husumer Werft und die SIGRID WEHR von der Rickmers Werft in Bremerhaven fertiggestellt wurden.
91 Elmshorner Nachrichten vom 6.4.1978.
92 Elmshorner Nachrichten vom 20.4.1978.
93 Elmshorner Nachrichten vom 17.5.1978.
94 Elmshorner Nachrichten vom 15.7.1978 und vom 19.12.1978. Ein bezeichnendes Licht auf die dama lige Harmssche Geschäftspolitik werfen die Vorgänge um den Verkauf des Elmshorner Betriebsgelän des: Noch am 13.3.78 bestritt Harms, daß das Grundstück verkauft worden sei. Nur einen Tag später (!) wurde jedoch bekannt, daß zwischen Harms und dem Hamburger Unternehmer Max Bahr ein Kauf vertrag über das Gelände geschlossen worden war. 1975 hatte Harms das Gelände für 1 Mio. DM gekauft und dann drei Jahre später für 2 Mio. DM wieder veräußert. (Elmshorner Nachrichten vom 25.3.1978).