

Jens Schmeyers / Susanne Wiechmann

# 100 Jahre Elsflether Werft

*Eine bewegte Geschichte*



# Inhaltsverzeichnis

Vorwort .....	9
<hr/>	
Grußwort von Björn Thümler .....	10
<hr/>	
1916–1935: Stapellauf und erste Jahrzehnte der Werft unter Franz Peuss .....	12
<hr/>	
Die Werftgründung .....	12
Aufbau der Werft während des Ersten Weltkrieges .....	14
Erste Nachkriegsjahre bis zur Inflation .....	15
Etablierung der Werft .....	18
1936–1962: Der Ausbau der Werft in schwierigen Zeiten unter Walter Behrendt und Eduard Zurawski .....	21
<hr/>	
Die Werft unter dem Hakenkreuz .....	21
Wirtschaftlicher Aufschwung .....	22
Die ersten Jahre des Zweiten Weltkrieges .....	25
Die zweite Kriegshälfte .....	27
Die Nachkriegszeit unter alliierter Besatzung .....	31
Der Neuanfang .....	32
Der Wiederaufstieg der Werft .....	36
Ausbau der Werft .....	40
Erste Krisen .....	46
Szenen einer Werft aus den 1960er Jahren .....	51
Die Sturmflut von 1962 .....	52
Walter Behrendts Abschied .....	55

<b>1962–1979: Aufbruch zu neuen Ufern unter Edmund Behrendt und seit 1969 Erhard Bülow</b>	<b>57</b>
Neue Ideen in Zeiten der Krise .....	57
Das 50-jährige Jubiläum .....	60
Der weitere Ausbau der Werft .....	62
Auf großer Fahrt .....	67
Spezialschiffbau in den 1970er Jahren .....	70
Forschungsschiffe .....	78
Edmund Behrendts letzte Aktivitäten .....	83
<b>1979–1996: In Zeiten der Schiffbaukrise und des Konkurses unter Erhard Bülow</b>	<b>85</b>
Ein Neuanfang mit dem Streit um die Yacht »Hanse« .....	85
Heraufziehende Krisenjahre .....	87
Spezialschiffbau zu Beginn der 1980er Jahre .....	89
Aufträge für Marine und Grenzschutz .....	95
Yachten und sonstige Aufträge .....	96
Von der »Lili Marleen« bis zum Konkurs .....	99
Unter Konkursverwaltung .....	102
<b>1996–2011: Neugründung und Konsolidierung als Reparaturwerft unter Kurt Wiechmann</b>	<b>105</b>
Die Neugründung als GmbH & Co. KG .....	105
Die »Bodo Supplier« und die Jahre 1999/2000 .....	107
Die »Gorch Fock« .....	109
Weitere Umbauten von Traditionsegeln .....	114
Aufträge für die Handelsschifffahrt .....	115

Im Auftrage der Bundesmarine .....	115
Musikaufführungen .....	118
Die Umwandlung der Werft zur Aktiengesellschaft .....	120
<b>Seit 2011: Klaus Wiechmann</b>	<b>122</b>
Der neue Werftchef .....	122
Die neue Montagehalle und weitere Umbaumaßnahmen .....	122
Wichtige Aufträge in Bildern .....	127
Soziales und gesellschaftliches Engagement .....	131
Menschen auf der Werft .....	133
<b>Ausgewählte Schiffsbiografien</b>	<b>142</b>
<b>Bauliste</b>	<b>158</b>
<b>Anhang</b>	<b>169</b>
Zeittafel .....	169
Literatur .....	175
Bildnachweis .....	175
Die Autoren .....	176

## 1916–1935: Stapellauf und erste Jahrzehnte der Werft unter Franz Peuss

### Die Werftgründung



Franz Peuss, Vorstand  
1916–1935



Elimar Murken, Aufsichtsratsvorsitzender  
1916–1939

Die geschichtliche und wirtschaftliche Entwicklung der Seehafenstadt Elsfleth wurde von jeher durch seine Lage an der Mündung der Hunte in die Weser bestimmt. Urkunden erwähnen Elsfleth erstmalig 1220. Zu einer »Stadt II. Ordnung« brachte sie es 1856, als der Oldenburger Großherzog als Landesherr seine Hafenstandorte Elsfleth und Brake im Vergleich zur benachbarten Konkurrenz in Bremen aufwerten wollte. Damals gab es in Elsfleth mit Jürgens, Wempe, Wurthmann, Ahlers und Deetjen fünf Werften mit zusammen 15 Helgen, auf denen 285 Arbeiter beschäftigt waren. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts stand Elsfleth hinter Bremen und Hamburg an dritter Stelle unter den deutschen Reedereiplätzen. Beredtes Zeugnis dieser großen Schifffahrtstradition ist das heute noch alljährlich stattfindende nautische Essen und die sonstigen Aktivitäten der 1904 gegründeten nautischen Kameradschaft »Visurgis«.

Im Jahre 1875 führten 107 aus Holz gebaute Segelschiffe aus Elsfleth die oldenburgische Flagge auf allen Weltmeeren. Bereits 17 Jahre später waren es nur noch 62 Holzschiffe aber schon 44 Schiffe aus Stahl. Von Letzteren war keines in Elsfleth vom Stapel gelaufen. Mit der Einfüh-

rung des stählernen Schiffsbaus und der Dampfmaschine verloren die kleinen Elsflether Werften Ende des 19. Jahrhunderts sämtlich ihre Konkurrenzfähigkeit und lösten sich auf. Ihre Betriebsgelände gingen später in den Besitz der heutigen Elsflether Werft über.

Auch wenn der Erste Weltkrieg wegen der kriegsbedingten Einschränkungen ein denkbar ungünstiger Zeitpunkt war, gründete hier der umtriebige Schiffbauingenieur Franz Peuss eine neue Werft. Peuss hatte zuvor in seiner langjährigen Tätigkeit für die durch den Bau großer Segelschiffe bekannt gewordenen Tecklenborg-Werft in Geestemünde das nötige Fachwissen erworben. Kurz vor dem Ersten Weltkrieg verschlug es ihn nach Triest. Wieder zurück, siedelte er sich in Bremen an. Hier entwickelte er laufend Neuerungen für den Schiffbau, die er verschiedenen Werften zu verkaufen suchte. Dazu gehörten seine Patent-Peuss-Bootsheiß-Blöcke, die der Norddeutsche Lloyd übernahm. Allerdings gelang es ihm nicht, auf einer Werft dauerhaft Fuß zu fassen. Zu Beginn des Ersten Weltkrieges wurde er kurz in eine Schiffbaudivision in Wilhelmshaven eingezogen, konnte sich aber bald befreien lassen, um wieder seiner alten Tätigkeit nachzugehen.

Laut Überlieferung soll die Initiative zur Gründung der Werft vom oldenburgischen Herrscher-

haus ausgegangen sein. Angeblich wollte der Großherzog seine Yacht nicht mehr bei bremsischen Werften reparieren lassen, sondern auf heimischem Terrain. Sicher ist jedenfalls, dass der Großherzog den Plan der Werftgründung von Anfang an förderte. Mit dieser Rückendeckung gelang es Peuss, sich finanzstarke Partner zu suchen und mit der Oldenburgischen Spar- und Leihbank einen Finanzierungsplan zu entwickeln, sodass am 12. Oktober 1916 in Elsfleth die Gründung der neuen Werft als Aktiengesellschaft erfolgen konnte. In §2 des Gesellschaftsvertrags wird der Zweck der Werftgründung festgelegt: »Gegenstand des Unternehmens sind die Herstellung von Schiffen und alle aus diesem Betriebe sich ergebenden weiteren Geschäfte, die nach Ansicht des Vorstandes und Aufsichtsrates im Interesse der Gesellschaft zweckmäßig sind.« Im Gegensatz zu den pleitegegangenen Vorgängerwerften sollten auf der neuen Werft keine Holzschiffe, sondern Eisen- oder Stahlschiffe gebaut werden.

In der Weser-Zeitung heißt es zur Werftgründung am 14. Oktober 1916:

»Elsflether Werft A. G. Die Gründung einer Aktiengesellschaft unter der angegebenen Firma ist nunmehr zur Durchführung gelangt. Der Sitz der Gesellschaft ist Elsfleth. Das Grundka-

pital beträgt 500.000 M. Für die Werft, welche sich zunächst nur mit der Herstellung von kleineren Schiffen und mit Reparaturen befassen soll, wird ein zwischen der Hunte und der Eisenbahn Oldenburg-Elsfleth gelegenes, reichlich 2 Hektar großes Gelände vom Oldenburgischen Staate erworben. Direktor der Gesellschaft ist Ingenieur Franz Peuß, zurzeit in Bremen. Der Aufsichtsrat besteht aus den Herren: Baudirektor Murken, Oldenburg, Vorsitzender, Geh. Kommerzienrat Lahusen, Delmenhorst, stellvertretender Vorsitzender, I. H. W. Busch, Bremen, Fabrikdirektor Dr. Paul, Oldenburg, Auktionator Christian Schröder, Elsfleth und Regierungsbaumeister a. D. Dr. Richard Schröder, Charlottenburg.«

Auf der Aktionärsversammlung vom 23. Oktober 1916 wurden Peuss und Murken auch offiziell von den Aktionären gewählt. Elimar Murken behielt den Posten des Aufsichtsratsvorsitzenden von 1916 bis 1939. Neben den Genannten gab es noch weitere Gründungsmitglieder aus dem Elsflether Establishment, die eine enge Verknüpfung zum Elsflether Wirtschaftsleben belegen: Kaufmann Georg Deetjen, Bürgermeister Johann Ehlers, Apotheker Magnus Kuhland, Ratsherr Carl Messenhöler, Fischereidirektor Heinrich Sandersfeld und Kapitän Peter Schmidt.

## Aufbau der Werft während des Ersten Weltkrieges

Der Erwerb des benötigten Werftgeländes am Elsflether Tidehafen vom oldenburgischen Staat klappte problemlos, da dieser der Werftgründung positiv gegenüberstand. Der Kaufvertrag über das Werftgelände, das allerdings noch durch eine Sandaufspülung aufgehöhht werden musste, wurde am 23. und 28. Oktober zu einem damaligen Preis von 1,60 Mark pro Quadratmeter abgeschlossen. Der für den Werftbetrieb wichtige, vom Staat im Jahre 1906 als Winterliegehafen an-

gelegte Tidehafen, besaß vor seinem Südufer eine 165 Meter lange und sechs bis neun Meter breite hölzerne Ladebrücke mit Gleisanschluss. Der Hafen sollte samt Ladebrücke gegen Entrichtung einer Gebühr auch der Werft zur Verfügung stehen. Andererseits verpflichtete sich der Staat, im Tidehafen für eine Wassertiefe zu sorgen, die nach seinem Ermessen für den allgemeinen Verkehr nötig sei. Unnötig zu erwähnen, dass diese schwammige Aussage zur Wassertiefe später immer wieder zu Auseinandersetzungen führte. Nachdem die Finanzierung stand, konnten Mitte Oktober 1916 die ersten Angestellten für die Vorbereitung des Werftbetriebs tätig werden. Der Aufbau der Werft begann im März 1917 mit der Errichtung eines Werkstättengebäudes in Holzbauweise mit einem mit Dachpappe gedeckten Bodendach. In dem Gebäude befanden sich die Schiffbauwerkstatt, der Schnürboden, die Schlosserei, die Schmiede, die Glühöfen und die Kraftzentrale. Weiterhin wurde eine weitere Holzbaracke für die Holzbearbeitung, als Lagerraum und Arbeiterunterkunft errichtet. Dazu kam noch ein einfaches Bürogebäude. Außer diesen Betriebsbauten wurde für die Durchführung von Reparaturarbeiten als erste schiffbauliche Anlage ein Slip erbaut. Er hatte eine Gesamtlänge von 105 Meter, ragte 17 Meter in den Tidehafen hinein und mit ihm konnten Schiffe mit einem Eigengewicht von bis zu 450 Tonnen aufgezogen werden.

Lageplan der Elsflether Werft 1917 mit beantragter neuer Slipanlage, StAOL Best. 240-22 Nr. 8



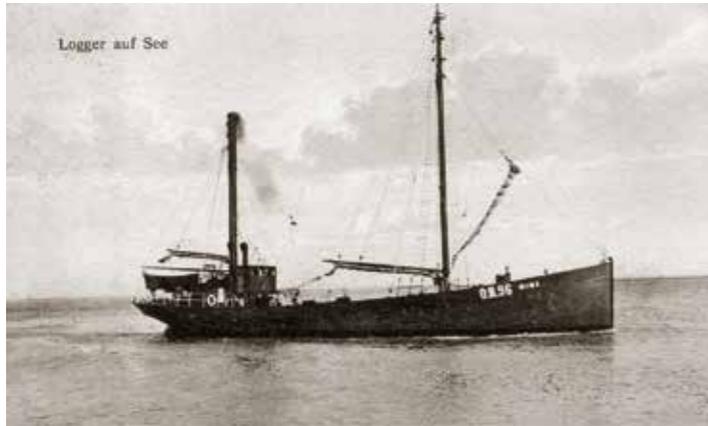
Stapellauf des Dampflloggers »Fasolt« (NB 4, 25 tdtw) im August 1922, Foto Schiffahrtsmuseum Brake

## Erste Nachkriegsjahre bis zur Inflation

Trotz obrigkeitlichem Segen, kam es immer wieder kriegsbedingt zu Schwierigkeiten bei der Materialbesorgung. So beschlagnahmte das Hafenbauamt der kaiserlichen Werft einmal Beton-eisen auf der Elsflether Werft. Durch seine guten Verbindungen zu Geheimrat Schirmer vom Schiffbauressort gelang es Peuss jedoch, das Material zurückzubekommen. Auch in der Folge gab es immer wieder Probleme bei der Beschaffung von Sand, Steinen, Maschinen und anderen Materialien. Trotz aller Schwierigkeiten war der Werftausbau am 14. Mai 1918 soweit gediehen, dass hier die ersten Schiffsreparaturen durchgeführt werden konnten. Dabei machte sich natürlich die kriegsbedingte Knappheit an Schiffbaumaterialien negativ bemerkbar. Die zur Akquisition von Neubaufträgen bereits Ende 1917 mit der Reederei F. A. Vinnen & Co., Bremen, eingeleiteten Verhandlungen über den Bau von vier Segelschonern blieben erfolglos. Ebenso zerschlugen sich die Verhandlungen mit dem Reichskommissar für die Fischversorgung über den Neubau von Fischdampfern und Loggern.

Die Folgen des verlorenen Krieges und die unsichere wirtschaftliche Situation sollten dann jedoch die Entwicklung der Werft hemmen, zumal die großherzogliche Protektion jetzt entfiel. So ist es kein Wunder, dass der erste Neubau ins Ausland nach Dänemark ging. 1920 verließ eine 12 Meter lange, 3 Meter breite und 1,25 Meter hohe Motorbarkasse für die Dansk Ostindisk Plantage Selekab aus Kopenhagen die Werft. Sie erhielt die Neubau-Nummer 2, da aus Aberglaube die Nummer 1 nicht vergeben wurde. Der 20-PS-Motor stammte von den Deutschen Kromhout Werken aus Brake. Über den Namen und den weiteren Verbleib dieser Barkasse ist nichts bekannt.

Die ersten größeren Schiffe waren die beiden 1921 beziehungsweise 1922 ausgelieferten Dampfllogger »Mime« und »Fasolt« für die damalige Visurgis Heringsfischerei in Nordenham. Die beiden 31 Meter langen Schiffe waren jeweils mit 100-PS-Motoren ausgelegt.



*Der 1921 an die Visurgis Heringsfischerei abgelieferte Dampfloger »Mime« (NB 3, 165 tdw). Über den weiteren Verbleib ist nichts bekannt.*

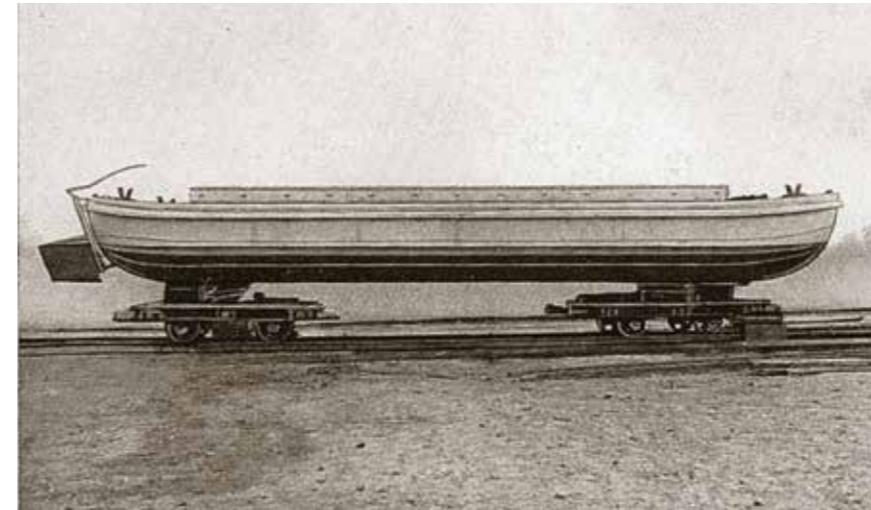


*Segelleichter (NB 5, 25 tdw), 1921 für Aarhus Oliefabrik AS gebaut. Der weitere Verbleib ist nicht bekannt.*

Zu dieser Zeit stabilisierte sich die Auftragslage langsam. In den Auftragsbüchern standen für 1921 zwei Segelleichter für eine dänische Firma sowie im Jahr 1922 sechs Penischen und drei Campinekähne, die als Reparationsleistungen nach Frankreich und Belgien geliefert werden mussten. Es folgten 1923/24 Brandungsleichter für Afrika, Schleppleichter für Buenos Aires und eine Motorbarkasse für Port-Gentil/Gabun.

Natürlich hatte auch die Elsfl ether Werft mit den Folgen der Geldentwertung und Inflation im Jahre 1923 zu kämpfen. Erforderlich wurde eine Erhöhung des Grundkapitals, das bereits am 19. Mai 1920 auf 2,1 Millionen Mark gesteigert werden musste, und am 5. Juli 1923 noch mal auf 5,5 Millionen heraufgesetzt wurde. Nach dem Ende der Hochinflation und der Umstellung auf die Rentenmark legte man das Aktienkapital am 20. Mai 1924 auf 330.000 Mark fest. Dieses Kapital wurde am 22. Mai 1933 auf 300.000 Mark reduziert. Neben der Geldentwertung machte Anfang der 1920er Jahre hauptsächlich die Konkurrenz aus Holland der Werft zu schaffen. Trotz dieser Probleme expandierte die Werft. Die Gesamtfläche des Werftgeländes hatte sich Ende 1923 im Vergleich zu 1916 bereits auf 3 Hektar und 41,5 Hektar verdoppelt. Die Belegschaft bestand aus einem Stamm von 220 Leuten.

Einen vorübergehenden Rückschlag für die Werft bedeutete es, als am 2. September 1924 infolge eines Kurzschlusses in einem hölzernen Motorspritzenschuppen ein Großbrand auf der Werft ausbrach, der auf verschiedene Werftgebäude übergriff. Allerdings wurde sofort mit dem Neuaufbau der Gebäude in Ziegelsteinbauweise und der Wiederbeschaffung der Maschinen begonnen, sodass der Betrieb schnell weitergeführt werden konnte.



*Brandungsleichter für Westafrika (NB 118–19, 10 tdw), 1923 gebaut, Werbeprospekt, Schiffahrtsmuseum Brake*



*Schleppkahn Bremen 133 (NB 127, 900 tdw), 1925 für die Bremer Schleppschiffahrts Gesellschaft gebaut, weiterer Verbleib unbekannt*



*Blick in das Konstruktionsbüro 1934, Schiffahrtsmuseum Brake*



*Schlepper »Ahrensburg« (NB 161, 210 PS), der erste Motorschlepper auf der Oberweser, Baujahr 1928, Verbleib unbekannt*



Motorgüterschiff »Badenia 55« (NB 197, 500 tdw), gebaut 1934, später umbenannt in »Rhenus 51« und »Marianne«



Reparaturschiffe im Tidehafen um 1929, im Vordergrund Dampflogger

aber auch die Produktion eines Dreiradlieferwagens mit der Markenbezeichnung »EWAG« (Elsflether Werft AG). 1929 kam das erste Exemplar dieses Fahrzeugs für kleine Gewerbetreibende und Händler auf den Markt. Es war so preiswert angelegt, dass es dem Fahrer nicht mal eine Überdachung bot. Das Fahrzeug konnte eine Nutzlast von 500 Kilogramm transportieren und wurde von einem Zweizylinder-Blockmotor angetrieben. Das Dreirad soll in einer Auflage von über 200 Stück produziert worden sein. Das letzte Exemplar lief noch bis 1955 für den Elsflether Bierverleger Tyedmers. Erst nach 26 Jahren Dienstzeit musste es die letzte Fahrt zum Schrottplatz antreten.

Als Werftdirektor Franz Peuss am 21. Oktober 1935 nach kurzer Krankheit verstarb, endete der erste Abschnitt der Werftgeschichte. In seine Amtszeit fielen Rückschläge durch den verlorenen

Krieg, die Inflation und die Weltwirtschaftskrise. Dadurch konnte er seine ursprünglichen Planungen trotz allen Fleißes und aller Sparsamkeit nicht voll umsetzen. Seine Urnenbeisetzung fand in Stettin statt. Im Nachruf der Butjadinger Zeitung vom 23. Oktober 1935 heißt es zu seinem Tod:

»Am Montag starb nach kurzer Krankheit der Direktor der Elsflether Schiffswerft, Schiffbau-Ingenieur Franz Peuß. Der Verstorbene stand seit dem Jahre 1916 an der Spitze der Elsflether Werft und hat sich um diese große Verdienste erworben. Ausgestattet mit reichen Fachkenntnissen, hat er sich für die Förderung des von ihm mitbegründeten Unternehmens in unermüdlicher Arbeitsfreudigkeit eingesetzt. Die Trauerfeier für Werftdirektor Peuß findet morgen Mittag in der Schiffbauhalle der Werft statt. Anschließend erfolgt die Überführung der Leiche zum Krematorium in Bremen.«



Dreiradlieferwagen EWAG, Zeichnung nach einem Werbeprospekt aus dem Jahre 1929

## 1936–1962: Der Ausbau der Werft in schwierigen Zeiten unter Walter Behrendt und Eduard Zurawski

### Die Werft unter dem Hakenkreuz

Am 1. Januar 1936 setzte der Aufsichtsrat den Schiffbauingenieur Walter Behrendt als neuen Werftdirektor ein. Behrendt, 1887 in Königsberg in gutbürgerlichen Verhältnissen geboren, hatte vorher lange Jahre in leitenden Positionen auf verschiedenen deutschen Werften gearbeitet und war zuletzt auf einer Stettiner Werft tätig. Bei seinem Amtsantritt waren Auftrags- und Finanzlage der Werft eher schlecht, sodass Kurzarbeit anstand. In seinen Erinnerungen schildert er die Situation auf der Werft als desaströs:

»Mit den größten Bedenken trat ich am 2. Januar 1936 mein Amt als Vorstand der Werft an. Frau und Sohn blieben vorläufig in Stettin. Die nächsten Wochen brachten mir die Bestätigung, dass meine Vorahnungen leider zutrafen. Der Betrieb stand vor dem bitteren Ende, keine Arbeit, kein Geld, viele Schulden, keine Materialbestände, keine persönlichen Kontakte zu ihrem Kundenkreise ... Sollte man hier in Elsflerth seinen Namen verlieren, für den ich wahrlich Opfer gebracht hatte? Schlechter konnte der Start für die nahe Zukunft nicht sein. Auch die Einwohner und Geschäftsleute bangten um das Schicksal des Betriebes, der für die kleine Stadt entscheidend war. Die Aktien la-

gen zwischen 35–40 M im Kurse. Die meisten Aktionäre verkauften ihre Papiere für jeden Preis.«

Zu Behrendts ersten Tätigkeiten gehörte das »Klinkenputzen« bei verschiedensten potentiellen Geschäftspartnern. Außerdem gelang es ihm auf Basis des Werft-Know-hows einen neuen Binnentankschiffstyp zu entwickeln. Noch im gleichen Jahr bestellte die Gewerkschaft Matthias Stinnes GmbH aus Duisburg drei Tanker dieses Typs. Die Tanker mit einer Ladefähigkeit von 650 Tonnen erhielten die Namen »Centrust I« bis »Centrust III«.

Damit herrschte auf der Werft wieder Vollbeschäftigung. Für den gleichen Auftraggeber folgte 1939 der Binnentanker »Matthias Stinnes 100«.

Die Schiffe bewährten sich bei ihrem Einsatz auf dem Rhein so gut, dass die Duisburger Hugo Stinnes GmbH und die Kölner Westdeutsche Schifffahrts AG für 1939 je eine ebenfalls 67 Meter lange Variante mit einer noch größeren Ladefähigkeit von 712 Tonnen orderten. Auch sonst füllten sich die Auftragsbücher. So kamen 1937 mit der »Hans Georg« und der »Wilhelm Jordan« zwei Küstenmotorschiffe, und damit die beiden ersten seegängigen Frachter der Werft, für zwei Reeder aus Stettin zur Auslieferung. Dabei hatte Behrendt seine guten Beziehungen nach Stettin



Walter Behrendt, Werftvorstand 1936–1962



Ernst Glässel, Aufsichtsratsvorsitzender 1939–1950



Luftbild der Werft und des Tidehafens aus dem Jahre 1925

### Etablierung der Werft

Im Jahre 1925 kaufte die Werft von der Braker Heringsfischerei die an der Weserstraße in Elsleth gelegenen, an die Westergate angrenzenden Grundstücke mit einer Fläche von 8820 Quadratmetern samt den darauf stehenden Gebäuden. Diese Gebäude wurden als werkeigene Wohnungen an Werftangehörige vermietet.

In den folgenden Jahren konnte sich die Werft sowohl bei nationalen, wie bei internationalen Kunden etablieren. So gingen 1926 bis 1928 alleine 20 Fracht- und Viehtransportleichter oder andere Wasserfahrzeuge nach Kolumbien oder 1929 zwei Wasser- und Kohleleichter nach Mosambik. Die mit Abstand größten in den 1920er Jahren gebauten Schiffe waren drei 67 Meter lange Schleppkähne. Sie wurden 1925/26 an die Bremer Schlepp-

schiffahrts-Gesellschaft ausgeliefert. Auch bei der Konkurrenz sprach sich die Elslether Qualitätsarbeit rum. So ließ die Lürssenwerft hier 1926 den 26 Meter langen Stahlrumpf eines Fahrgastschiffes anfertigen. Einen guten Einblick in die Situation der Werft zu dieser Zeit, mit Klagen, wie sie auch von heutigen Arbeitgebern stammen könnten, bietet der »Bericht über das Geschäftsjahr 1927«:

*»Im abgelaufenen 11. Geschäftsjahr hat sich unser Geschäft in zufriedenstellender Weise entwickelt. Wir waren während des ganzen Jahres ausreichend beschäftigt. Die Preise für Reparaturarbeiten waren allerdings sehr gedrückt, und es mußten Aufträge zum Teil zu Preisen hereingenommen werden, die unter Vorkriegspreisen lagen. Auch Neubauten konnten nur zu niedrigeren Preisen als im Vorjahre abgeschlossen werden. Hierzu*

*kam die beständig wachsende Belastung an Steuern und sozialen Abgaben, die besonders auch die Konkurrenz mit dem Auslande erschwerte. Wenn trotzdem das Ergebnis günstiger ist, so ist dies namentlich darauf zurückzuführen, daß wir unsern Betrieb weiter vervollkommen und modernisieren und dementsprechend auch unsere Arbeitsmethoden rentabler gestalten konnten.«*

Als zukunftsträchtiges Geschäft erwies sich der Bau von Binnenfrachtschiffen für den Warenverkehr auf dem Rhein. Von 1930 bis 1935 wurden in Elsleth 19 Motorgüterschiffe und vier Kanal-Motorkähne für die Rheinschiffahrt vom Stapel gelassen. Als besonders fruchtbar entwickelte sich hier die Zusammenarbeit mit der »Rheinschiffahrt-Actiengesellschaft«, vorm. Fendel, aus Mannheim oder ihren Tochtergesellschaften. Insgesamt entstanden 24 Motorgüterschiffe für den Gütertransport auf dem Rhein. Sie hörten oft auf die Namen »Rhenus« oder »Badenia« mit entsprechenden Nummerierungen. Anfang der 1930er Jahre waren auf der Werft durchschnittlich 170 Beschäftigte tätig.

Der Niedergang der Weltwirtschaft Ende der 1920er/Anfang der 1930er Jahre führte naturgemäß auch zu einem Rückgang der Auftragslage. Die Werft versuchte, die Auftragsflaute mit einer Erweiterung der Produktpalette auszugleichen. Dazu gehörten Ausbesserungsarbeiten an Eisenbahnwaggons für die Deutsche Reichsbahn,



**Elslether Werft A.-G., Elsleth (Weser).**  
 Fernsprecher: Elsleth 25. — Telegrammadresse: Werft. — Bankverbindung: Oldenburgische Spar- & Leih-Bank, Oldenburg bzw. Elsleth. — Gründungsjahr: 1916. — Kapital: 330 000 Mark. — Aufsichtsratsvorsitzender: Bankdirektor E. Mürken, Oldenburg. — Aufsichtsratsmitglieder: Kaufmann J. H. W. Busch, Bremen; Direktor G. Carl Lahusen, Delmenhorst; Direktor H. Lähken, Nordenham; Direktor Dr. Paul, Oldenburg; Baurat Dr. R. Schröder, Hamburg; Auktionator Chr. Schröder, Elsleth (Weser). — Vorstand: Direktor Franz Peuss, Elsleth. — Prokurist: H. Rey, Elsleth. — Versandadresse: Elslether Werft A. G., Station Elsleth (Weser). — Tätigkeitsgebiet: Bau und Reparatur von Schiffen. — Betriebseinrichtungen: Größe der Werkstätten 4000 qm, 6 Längshellinge, 2 Slips, größtes bisher gebautes Schiff 450 Br.-Reg.-T., 4 Betriebsmaschinen (120 PS.), 36 Elektromotoren (120 PS.), 2 Kräne mit 1500 kg Tragfähigkeit, 73 Arbeitsmaschinen; Zahl des kaufmännischen, technischen und Arbeitspersonals 151; Länge der Wasserfront 200 m; Gesamt-Areal 34 150 qm, davon bebaute Fläche 4000 qm. — Verbandzugehörigkeit: Industrie- und Arbeitgeberverband für den Freistaat Oldenburg, Oldenburg; Arbeitgeberverband Unterweser, Bremen; Verein Deutscher Schiffswerften, Hamburg; Wirtschaftsausschuß der Deutschen Werften, Hamburg; Verein der Flußschiffswerften Deutschlands E. V., Hamburg.  
 (Handbuch der Schiffbauindustrie 1925)

Oben: Fracht- und Transportleichter für Kolumbien, 1928 auf der Werft (NB 146–153), Schiffahrtsmuseum Brake

Mitte: Eintrag der Elslether Werft ins Handbuch der Schiffbauindustrie 1925

Unten: Schleppdampfer »Büren« (NB 175), 1931 für die Wasserstraßendirektion Bremen gebaut, Werbeprospekt, Schiffahrtsmuseum Brake





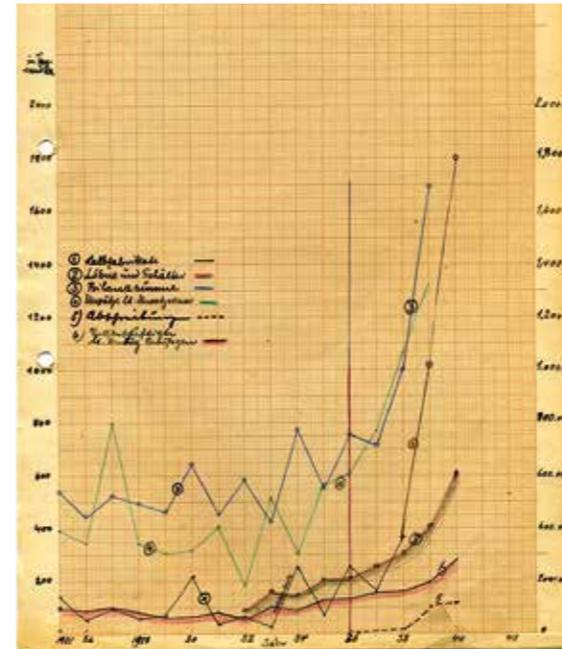
Das 1939 abgelieferte Binnentankmotorschiff »Matthias Stinnes 100« (NB 225, 712 t<sub>dW</sub>) auf dem Rhein

für die Auftragseinwerbung genutzt – sehr zum Unwillen der Stettiner Konkurrenz. Jedes dieser Schiffe hatte eine Tragfähigkeit von 300 Tonnen. 1938 folgten zwei Motorheringslogger für die Bremen-Vegesacker Heringsfischerei AG, verschiedene Küstenschiffe sowie sechs Motorschlepper für die United Fruit Company in Costa Rica und Ecuador. Im folgenden Jahr gingen drei Peilschiffe an die thailändische Regierung und vier Motorspülerprahne an die Kriegsmarinewerft in Wilhelmshaven.

### Wirtschaftlicher Aufschwung

Der wirtschaftliche Erfolg machte sich auch bei den Beschäftigungszahlen positiv bemerkbar. Die Belegschaftsstärke stieg vom 1. Januar 1936 bis zum Ende des Jahres 1939 um fast das Dreifache. Aus etwa 210 Vollbeschäftigten wurden in diesem Zeitraum gut 600. Probleme machten die Abwerbungsversuche des gerade neu errichteten Flugzeugwerkes in Einswarden mit deutlich überdurchschnittlichen Löhnen. Damit war der Arbeitsmarkt für Werftarbeiter durch die massive Aufrüstungspolitik des dritten Reichs derart leergefegt, dass Werftchef Behrendt in einem Schreiben an die Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung vom 9. Januar 1939 gar die Anwerbung von »30 im Schiffbau geübten Facharbeitern« aus den Niederlanden beantragen musste. Wobei er darauf

hinwies, dass die »betreffenden Arbeiter auf berufliche und kameradschaftliche Eignung« zu prüfen seien. Den Wohnraum würde die Werft zur Verfügung stellen.

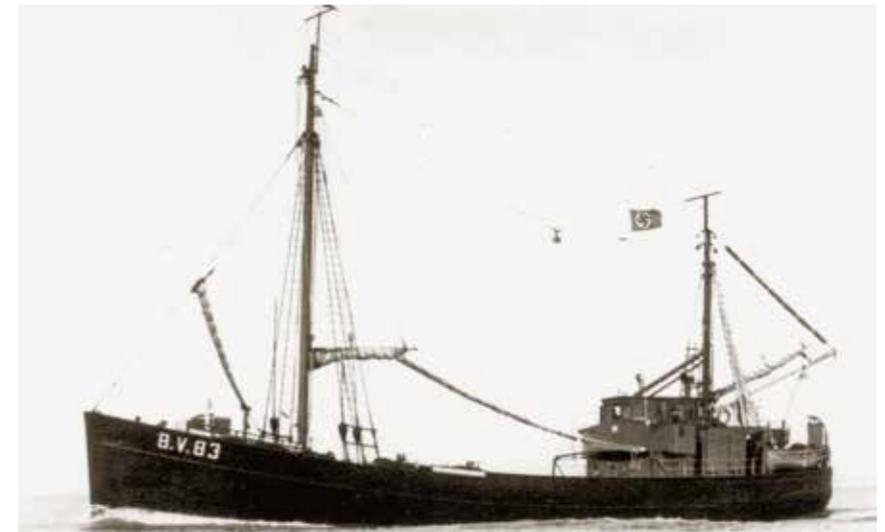


Handschriftliche zeitgenössische Wirtschaftsbilanzen der Jahre 1925–1940

Die deutlich verbesserte Auftragslage konnte nur mit einem Ausbau und einer Verbesserung der Werftanlage gestemmt werden. Bereits seit 1936 ersetzte in der Stahlverarbeitung die Elektroschweißung zunehmend die bis dahin übliche Vernietung. Zur Kapazitätssteigerung erhielt die Werft zwei Hellingkräne, Dampfkräne und neue Werkstattmaschinen. Dazu wurde eine neue,

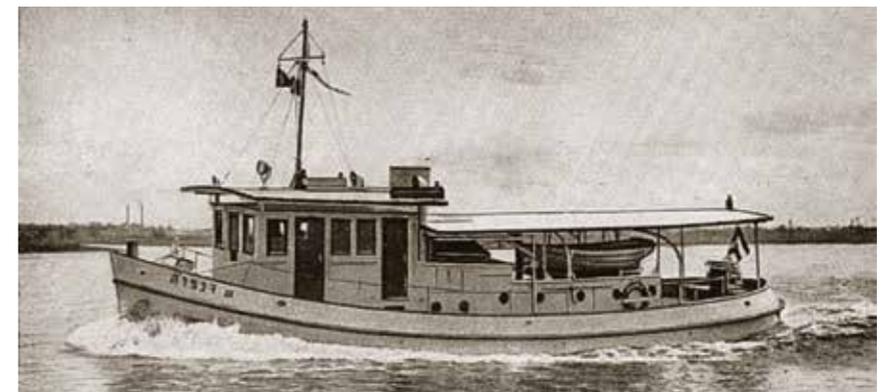


Binnenmotorschlepper »Tarrazu« (NB 220), 1938 nach Costa Rica geliefert

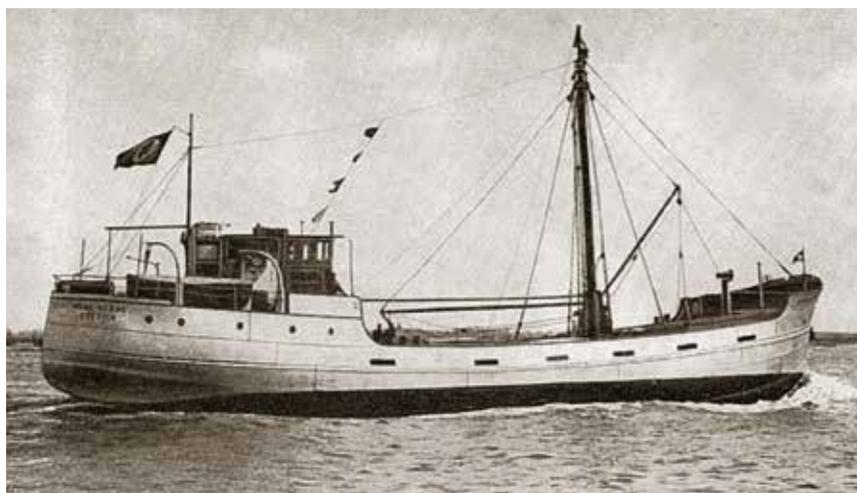


Oben: Motorheringslogger »Thüringen« (BV 83, NB 215, 150 t<sub>dW</sub>), 1938 für die Bremen-Vegesacker Fischereigesellschaft gebaut, 1939 umbenannt in H 405 und 1942 in DC 08, 1965 nach Dänemark zum Abbruch verkauft

Unten: Peilboot für die thailändische Regierung (NB 231–33), 1939 abgeliefert, Werbeprospekt, Schiffahrtsmuseum Brake



Motorfrachtschiff »Hans Georg« (NB 213, 300 t<sub>dW</sub>), 1937 für den Stettiner Kapitän Krüger gebaut, Werbeprospekt, Schiffahrtsmuseum Brake



Die Festschrift zum 100-jährigen Bestehen der Elsflether Werft beschreibt eine ziemlich abenteuerliche Firmengeschichte. 1916, mitten im Ersten Weltkrieg, gründet Franz Peuss die Werft an der Huntemündung und manövriert das Unternehmen erfolgreich durch die Widrigkeiten des Krieges und dessen wirtschaftliche Folgen. Dank unkonventioneller Ideen und unternehmerischer Wagnisse ist die Firma noch heute an ihrem Originalstandort als Umbau- und Wartungswerft ansässig. Die Autoren konnten durch jahrelange Archivarbeit mit vielen historischen Bildern und Originaldokumenten eine nahezu lückenlose Darstellung der Firmengeschichte niederschreiben – und so 100 Jahre Arbeit auf der Elsflether Werft für die Zukunft bewahren.

Detaillierte Bauliste von 1920 bis 1994

Ausgewählte Schiffsbiografien

Zeittafel von 1916 bis heute

ISBN 978-3-96047-003-8



9 783960 470038



1933



1962



1989



2016