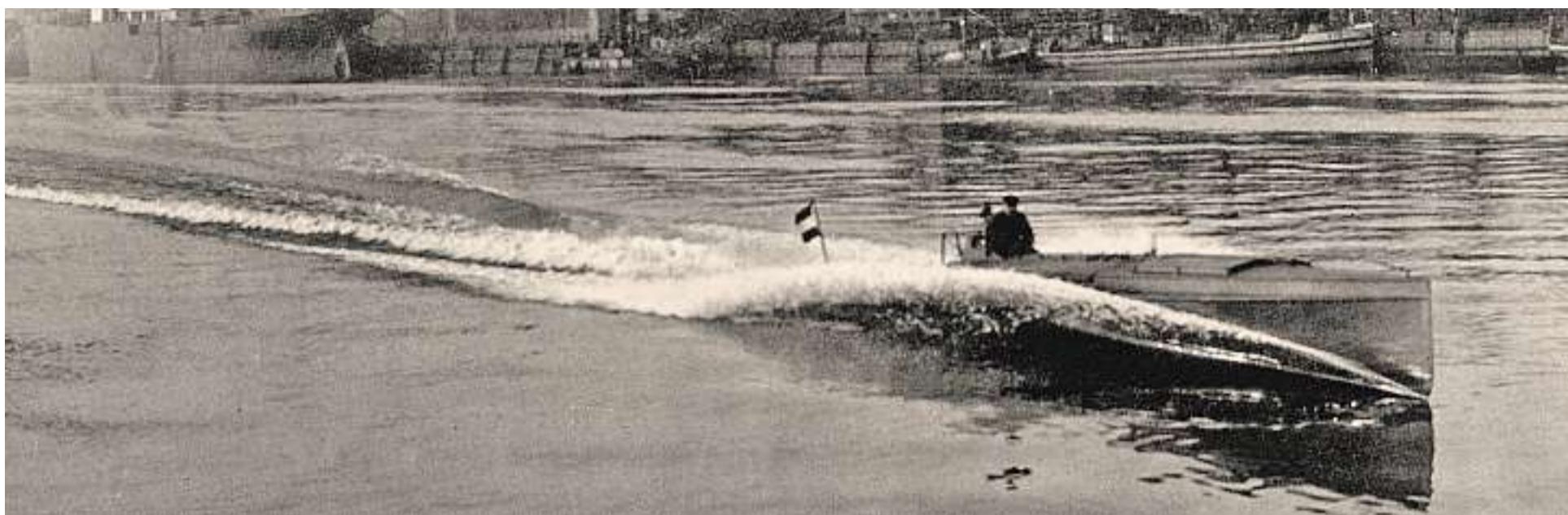


Rüstung statt Ruderboote

Die Lürssen-Werft begann im Jahr 1907 mit dem Bau von Militärbooten - heute beliefert sie die halbe Welt



Ein Fernlenk-Boot der Firma Lürssen auf einer ersten Probefahrt Anfang des 20. Jahrhunderts. Schon damals nutzen die Vegesacker die Weser vor der Werkshalle als Testgelände für neue Entwürfe und Prototypen. Friedrich Lürßen und sein Sohn Otto ließen sich eine persönliche Probefahrt nicht nehmen, bevor die Boote in Serie gefertigt wurden.

FOTO: FR. LÜRSSEN WERFT

Lange baute die 1875 gegründete Lürssen-Werft nur zivile Boote, etwa Ruderboote für den Bürgerpark. Dann kam der Krieg, und das Unternehmen arbeitete fortan fast ausschließlich für die Kaiserliche Marine. Davon profitiert es bis heute.

VON MATTHIAS SANDER

Bremen. „Keine andere Werft hat für den internationalen Markt so viele Schiffe entwickelt, gebaut und in so viele Länder ausgeliefert“: So wirbt Lürssen auf seiner Internetseite für den Geschäftsbereich Rüstung. Gerade baut das Unternehmen angeblich 140 Boote für die Küstenwache Saudi-Arabiens. Den Auftrag unterstützt die Bundesregierung laut der „Bild am Sonntag“ mit einer Exportversicherung in Höhe von 1,5 Milliarden Euro. Für derlei Aufträge legte Lürssen im Ersten Weltkrieg den Grundstein.

Vor dem Krieg hatte das Familienunternehmen sich mit Rennbooten einen exzellenten Ruf erworben. Lürssen gewann 1911 die „Meisterschaft des Meeres“ in Monaco, eine Art inoffizielle Weltmeisterschaft. Auch im April 1914 fuhr Lürssen hoffnungsfroh nach Monaco, mit der 120 PS starken „Boncourt“. Doch die Technik versagte, und so wurde das Vorzeigebot nur in einem Rennen Zweiter, heißt es in der Firmenchronik. Es sollte Lürssens letzte Teilnahme in Monaco sein.

Die Werft hatte seit ihrer Gründung in Aumund im Jahr 1875 durch Friedrich Lürßen (der sich im Unterschied zum Firmen-

namen mit „ß“ schreibt) fast nur zivile Boote gebaut: Arbeitsboote, Ruderboote für den Bürgerpark, Motorboote für Passagierbetriebe oder die Küstenwache. 1906 stieg Lürßens Sohn Otto in den Betrieb ein. Der Schiffbauingenieur forcierte den Bau schneller Boote mit schnittigen Rumpfen. Sie hießen „Donnerwetter“, „Lürssen-Daimler“ oder eben „Boncourt“. Zusammen mit Siemens entwickelte Lürssen ab 1907 erstmals ein militärisches Boot, ein ferngesteuertes Kleinkampfboot.

Doch erst im Krieg zeigte die Kaiserliche Marine Interesse. Ab April 1915 kennt das „Baunummernverzeichnis“ der Lürssen-Werft quasi nur noch das deutsche Militär als Auftraggeber. Lürssen lieferte Torpedofangboote, die Übungstorpedos aus dem Meer fischten. Lürssen baute Motor-, Fernlenk- und Kabelwickelboote. 1916 lief mit der „Lürssen I“ erstmals ein U-Boot-Zerstörer vom Stapel. Es folgten weiter vereinzelte Zerstörer, U-Boot-Jäger, Minensucher und allerlei Motorboote. So viele, dass die Werft umziehen musste: „Der Weg zum Wasser war weit und der Platz wurde eng“, notiert die Firmenchronik.

Insgesamt produzierte Lürssen im Ersten Weltkrieg rund 100 Boote direkt für die Kaiserliche Marine. Fernlenkboote wurden laut der Firmenchronik in die belgischen Häfen Ostende und Zeebrügge geliefert. 1917 seien sie erstmals eingesetzt worden, im belgi-

schen Nieuwpoort. Dort habe ein Fernlenkboot ein 30 Meter langes Stück Mole weggesprengt, auf der britische Truppen eine Geschützbatterie stationiert hatten. Auch im Baltikum wurden Lürssen-Boote eingesetzt. Viele der Neuentwicklungen erwiesen sich in der Praxis jedoch als unausgereift. Und bei den großen Seeschlachten waren ganz andere Schiffe gefragt.

Am 25. Januar 1918 löste ein Kurzschluss einen Brand aus, die Werft wurde größtenteils vernichtet. Otto Lürßen verlagerte einen Großteil der Anlagen nach Vegesack, wo Lürssen bis heute seinen Sitz hat. Mit dem Kriegsende war's erst einmal vorbei mit Kriegsschiffen, die Alliierten verordneten den Deutschen einen strikten Pazifismus. Lürssen baute wieder Passagierboote, Yachten und Barkassen. Für das Hofmarschallamt Oldenburg, die Biskuitfabrik Kleve, den serbischen Staat.

Ab 1930 ging dann auch militärisch wieder was: Die Reichsmarine bekam ein Schnellboot und im Jahr darauf ein Minenräumboot. Mit Beginn des Hitler-Regimes konnte sich Lürssen vor staatlichen Aufträgen offenbar kaum retten. Die Schnellboote waren sehr gefragt, und sie wurden im Zweiten Weltkrieg noch gefragter: Lürssen baute nichts anderes mehr, mit Ausnahme von ein paar Rettungsbooten.

Wieder war ein Krieg zu Ende, wieder waren Kriegsschiffe erst einmal passé.

Aber wieder nicht lange. 1950 lieferte Lürssen der US-Armee zwei Pionierboote, weitere amerikanische Aufträge folgten. Auch die Marinen Schwedens und Frankreichs bestellten nun. Und schließlich bekam die neue Bundesmarine Schnellboote en masse.

Die Qualität der Boote sprach sich herum: Indonesien bestellte in Vegesack, die Türkei, Ecuador, Singapur und Ghana. Auch arabische Abnehmer waren damals schon dabei, Saudi-Arabien etwa seit 1968, später die Vereinigten Arabischen Emirate und Bahrain. In den 1970er und 1980er Jahren verlegte Lürssen sich fast vollständig auf militärische Boote. Ab 1988 belieferte die Werft die deutsche Armee auch mit Minensuchern und -jägern.

Seit Ende des Kalten Krieges baut Lürssen vermehrt Yachten, die heute angeblich etwa die Hälfte des Geschäfts ausmachen sollen – die Vegesacker geben nur sehr wenig über sich preis. Vergangenes Jahr baute Lürssen die längste Yacht der Welt – die „Azzam“ ist 180 Meter lang, ein Ölscheich soll umgerechnet mehr als 400 Millionen Euro für sie gezahlt haben. Lürssens Reputation ist so groß, dass das amerikanische Magazin „Vanity Fair“ einmal die Landkarte „Die Welt aus Sicht eines Moguls“ druckte, auf der genau ein Ort in Deutschland eingezeichnet war: Lürssen shipyards, Bremen-Vegesack.

➤ Eine Fostrecke zur Lürssen-Werft während des Ersten Weltkriegs finden Sie auf www.bremen1914.de



**BREMEN
1914**

Erinnern vor Ort



Ein Schiff im Glück

Der Dampfer „Welle“ wurde 1915 trotz Mangel an Personal gebaut – und überdauerte gerade so bis in die Gegenwart

VON KLAAS MUCKE

und zwei Maschinen haben, mit denen er sich auf modernste Weise in kleinstem Radius um die eigene Achse drehen kann.

Doch plötzlich ist Krieg. Die Arbeiter der Atlas-Werke ziehen nach und nach als Soldaten und Kriegsfreiwillige an die Front, Kupfer, Zinn und Zink für den Bau der Dampfkessel werden knapp. Und überhaupt: Aufträge der kaiserlichen Marine sind von den Atlas-Werken mit Vorrang zu behandeln. Die Arbeiten verzögern sich.

Dass der Verein „Dampfer Welle“ heute ein Objekt



Die „Welle“ auf einer ihrer ersten Fahrten im Jahr 1915.

FOTO: WELLE-ARCHIV

zur Restaurierung sein Eigen nennen kann, liegt auch daran, dass es eine Win-win-Situation für Stadt und Werft ist. Die Stadt ist der Werft ein sicherer Geldgeber, und das Bauamt für die Weserkorrektion möchte nicht auf das Schiff verzichten. So wird die „Welle“ als kriegswichtig eingestuft. Doch das ist sie vor allem auf dem Papier. Der Verkehr von Kriegsschiffen auf der Weser bleibt flau.

Mit einem halben Jahr Verspätung wird geliefert, die „Welle“ nimmt ihren Dienst auf, schippert die Oberbeamten zum Ausloten der Weservertiefung die Weser hinauf und hinab und bringt jeden Freitag den Arbeitern an der Weser ihre Lohnbüten. Das 38 Meter lange „Goldschiff“, wie es

die Arbeiter deshalb nennen, wird auch als Schlepper eingesetzt. Ab 1917 dient es im harten Winter aufgrund seiner schlanken Gestalt sogar als Eisbrecher. So ist die „Welle“ letztlich keine kriegswichtige Anschaffung, mit ihren vielfältigen Einsatzmöglichkeiten aber zumindest eine sinnvolle.

Am 25. August 1916 hat die kleine „Welle“ schließlich doch einen großen – und zumindest im Dienste der Propaganda auch kriegswichtigen – Tag. Sie eskortiert das Handels-U-Boot „Deutschland“ die Weser hinauf. Die „Deutschland“ hatte mit einer Tauchfahrt die Seeblockade der Briten gebrochen – nach zwei Jahren Krieg ein Lichtblick für die Bevölkerung, die vom Ufer aus dem Triumphzug trotz strömenden Regens zublickt.

1975 ist Schluss mit der Arbeit bei der Stadt. Doch das Schiff überdauert: Einen Umbau zum Restaurantschiff und einen Untergang später ist die „Welle“ heute ein stiller Zeuge des Ersten Weltkriegs.



18 untaugliche Tonnen Stahl

Als die Briten im Jahr 1916 erstmals Panzer ins Feld führten, begann ein Bremer Unternehmen mit der Entwicklung einer wenig furchteinflößenden Geheimwaffe

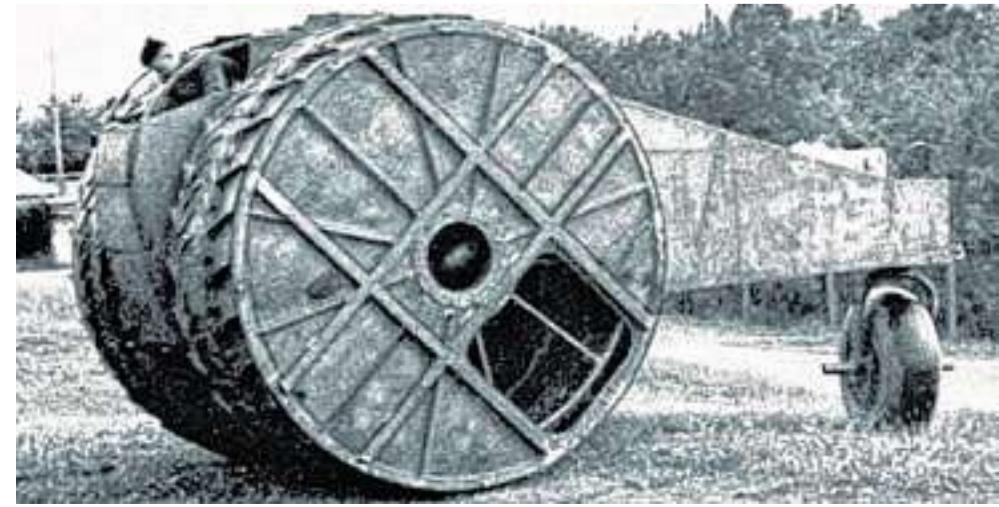
VON MAX POLONY

erste Automobile produziert hatten. „Hansa-Lloyd“ war aufgerufen, ein Konzept zu entwickeln und zehn Prototypen anzufertigen“, sagt Ralf Raths, Direktor des Deutschen Panzermuseums Munster. Das taten die Bremer und produzierten dabei eines der skurrilsten Fahrzeuge der Kriegsgeschichte: den Treffas-Wagen.

Zwei riesige Antriebsräder mit je drei Metern im Durchmesser, dazwischen eine gepanzerte Kabine für die Mannschaft und am Heck ein kleines Steuerrad – diese Geheimwaffe rollte am ersten Februar 1917 aus der Werkhalle an der Föhrenstraße. „Das Ding sah aus wie ein Traktor“, findet Raths, „es fuhr aber anders herum, mit den großen Rädern vorweg.“

18 Tonnen wog der Treffas-Wagen. Mit seiner Höchstgeschwindigkeit von zehn Kilometern pro Stunde sollte er die feindlichen Linien durchbrechen. Im Inneren hatten vier Soldaten Platz – ein Fahrer, ein Kommandeur, ein Schütze und ein Mann zum Nachladen. Das Modell war bewaffnet mit zwei „Panzerbüchsen“, die in der Lage waren, den britischen „Mark I“ auf 100 Meter Entfernung kritisch zu treffen. Der Rück-

stoß der Waffen war aber so massiv, dass ihr Schütze schon nach wenigen Schüssen nicht mehr weiterschießen konnte, weil er unter Kopf- und Gliederschmerzen litt. Doch das war nicht das einzige Problem.



Die Bremer Geheimwaffe wurde schon nach einem ersten Test wieder verschrottet.

„Der Wagen neigte zum Umkippen“, weiß Raths. „Der Schwerpunkt war weit vorne, da reichte schon ein kleiner Graben, und er lag auf dem Kopf.“ Nicht die besten Voraussetzungen für schwieriges Gelände

zwischen den Schützengräben der Westfront. Ein erster Test im Sommer 1917 auf einem Übungsgelände zeigte das gesamte Ausmaß der Fehlplanung: „Der Wagen grub sich ein, blieb stecken und kippte um“, sagt Raths. Und das völlig ohne Beifall. „Die Idee des Treffas war trotzdem nicht schlecht“, sagt er. „Damals waren Panzer noch keine aktiven Kampfmittel. Sie sollten den Soldaten Deckung geben und sie sicher bis zum gegnerischen Graben bringen.“ Trotzdem – „Untauglich für den Kampfeinsatz“, urteilte die OHL.

Den Zuschlag erhielt stattdessen die Daimler-Motoren-Gesellschaft. Das Stuttgarter Unternehmen hatte mit seinem A7V ein geländetaugliches Kettenfahrzeug konstruiert, das Platz für 16 Soldaten bot und schwer bewaffnet am Kampfgeschehen teilnehmen konnte. Der Bremer Treffas-Wagen wurde noch im Jahr 1917 verschrottet, um den Stahl wiederzuverwenden. Der Fronteinsatz blieb ihm verwehrt, und die Bremer Ingenieure widmeten sich wieder den Fahrzeugen, von denen sie etwas verstanden: zivile Automobile, ganz ohne Kanonen.