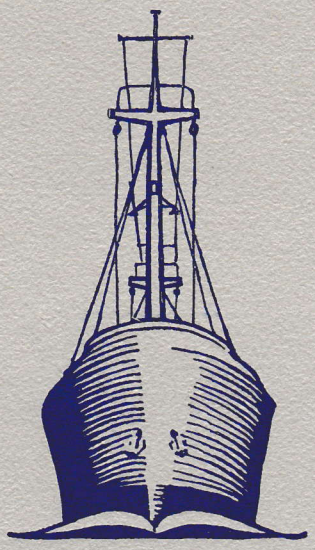
www.modellreederei.de

1959



SCHIFFSWERFT

D.W. KREMER SOHN

ELMSHORN BEI HAMBURG

www.modellreederei.de

SCHIFFSWERFT

D. W. KREMER SOHN

ELMSHORN BEI HAMBURG

Zum Stapellauf des 1000. Schiffes

im Juni 1951

www.modellreederei.de

Auf dem Gelände der Schiffswerft D. W. Kremer Sohn in Elmshorn am Ufer der Krückau wurde schon lange der Schiffbau betrieben. Nach den im Besitz der Familie Kremer befindlichen Urkunden liefen dort schon im Jahre 1764 Schiffe vom Stapel. Die Elmshorner Werft kann also als eine der ältesten Werften im Gebiet der Unterelbe gelten. Ihre Geschichte ist seit über einem Jahrhundert mit dem Namen Kremer verbunden.

Aus den heute noch erhaltenen Kontrakten geht hervor, daß der Schiffszimmermann Johann Flügge 1793 die Werft an Matthias Döhrns mit dem am Sägeberg in Klostersande gelegenen Wohnhaus, einschließlich Torfmoor und Fleet für 5200 Mk. damaliger Währung verkaufte. Den Werftbetrieb jener Tage muß man sich als einen Zimmerplatz mit Eichenrundhölzern vorstellen, woraus Spanten und Planken für Ewer und Fischereifahrzeuge zugeschnitten wurden. Jährlich wurden etwa 8—10 solcher Fahrzeuge hergestellt.

Döhrns konnte jedoch den Betrieb nicht lange halten. Die Kontinentalsperre, die alle Schiffahrt in unseren Gewässern lahmlegte, zwang ihn im Jahre 1806 Konkurs anzumelden. Die Werft mit Wohnhaus und 3 Helgen ging nun auf den Schiffszimmermeister Claus Kruse aus Mooreege über. Dieser zahlte doppelt soviel dafür wie 13 Jahre vorher Döhrns gegeben hatte. Er übernahm also um diese Zeit einen schon erheblich vergrößerten Betrieb.

www.modellreederei.de

Aber auch Claus Kruse sollte noch kein Glück haben. Wohl hielt er sich wacker 26 Jahre lang, nach seinem Tode kam sein Betrieb aber auch unter den Hammer. Diese Epoche nach den Befreiungskriegen mit ihrer Kleinstaaterei war ohne Blick und Geld für Handel und Schiffahrt. Immerhin gibt uns ein Verzeichnis der Segelschiffsbauten der Werft doch darüber Aufschluß, daß am Ende Giekewer, Besan-Ewer, Galeassen, ja auch schon ein erster Schoner „Fortuna" gebaut wurden. Ihre Erbauer aber sind 1836 Diedrich und Johann Hinrich Kremer, Namensträger der Familie, womit nun ein neuer Wind in die Segel kommt. Denn dieser Johann Hinrich Kremer übernimmt am 11. Mai 1833 die Werft. Er kommt damit in den Besitz des Hauses, das heute noch, wohlbehalten und würdig die Tradition bewahrend, als Stammhaus der Familie auf dem Platze steht. An den Wänden der Diele hängen aufgereiht Modelle und Bilder vieler Schonerbriggs und Galeassen, die zum Teil hier einmal auf Kiel gelegt wurden, und wie man einst in diesen Räumen die Taufe feierte, geschieht es nach altem Brauch bei jedem Stapellauf auch heute noch. Der neue Besitzer

www.modellreederei.de

übernahm außer dem Hause am Sägeberg auch den dazugehörigen Garten mit Holzschauer, Torfmooren, Begräbnissen sowie den mit 3 Helgen versehenen Schiffszimmerplatz. Hierin einbegriffen waren zwei Erdwinden, zwei Kräne sowie eine große Menge sonstiger für den Schiffbau notwendiger Geräte. Das ist ein erheblicher Zuwachs an Werftinventar und ein Zeichen davon, daß trotz ungünstiger Konjunktur beträchtlich mehr unternommen wurde. Acht Jahre später kauft Johann Hinrich Kremer von seinem Nachbarn Hinrich Schmidt ein Stück Wiesenland, das er in sein Werftgelände einbezieht, und 1850 eine Scheune von einem Otto Wilkens, womit gleichzeitig in Afterpacht das einem Otto Detlev Maaß gehörige Land am Sägeberg verbunden war. Als er dann zehn Jahre später seinen beträchtlichen Besitz mit allen Einrichtungen seinem Sohne Diedrich Wilhelm überschrieb, da hatte dieser das Fundament, worauf er zuversichtlich bauen konnte.

Johann Hinrich, der Urgroßvater von Wilhelm, Hermann und Max Kremer, den gegenwärtigen Inhabern der Firma, muß ein zielbewußt strebender Mann gewesen sein. Im Besitze der Familie befindet sich noch eine sogenannte Schatzkammer, begonnen von seiner Hand am 31. Januar 1816, worin er sich in allen Rechenarten von den Brüchen bis zur Rabattrechnung geübt hat. Auf dem Titelblatt dieses dickleibigen Bandes lesen wir fein säuberlich den Vers:

Im Lernen laß dich doch
die Mühe nicht verdrießen.
Du wirst, das ist gewiß,
derselben wohl genießen.

Das Buch enthält auch viele „Stammblätter", gereimte Lesefrüchte und erbauliche Betrachtungen, die ihm der Aufzeichnung wert erschienen, darunter die mit seinem Namen unterschriebenen Sätze:

„Das Lesen lehrreicher, der Sittlichkeit nicht nachteiliger Schriften ist ein empfehlenswertes Mittel zur Bildung des Verstandes. Lobenswert ist es daher, wenn junge Menschen, denen ihres Geistes Bildung am Herzen liegt, nach Beendigung ihrer Arbeiten das Lesen solcher Schriften manchen bloß sinnlichen Vergnügungen vorziehen."

So hat er sich von Jugend auf aus eigener Kraft hochgearbeitet. Das kam ihm nach Über-

www.modellreederei.de

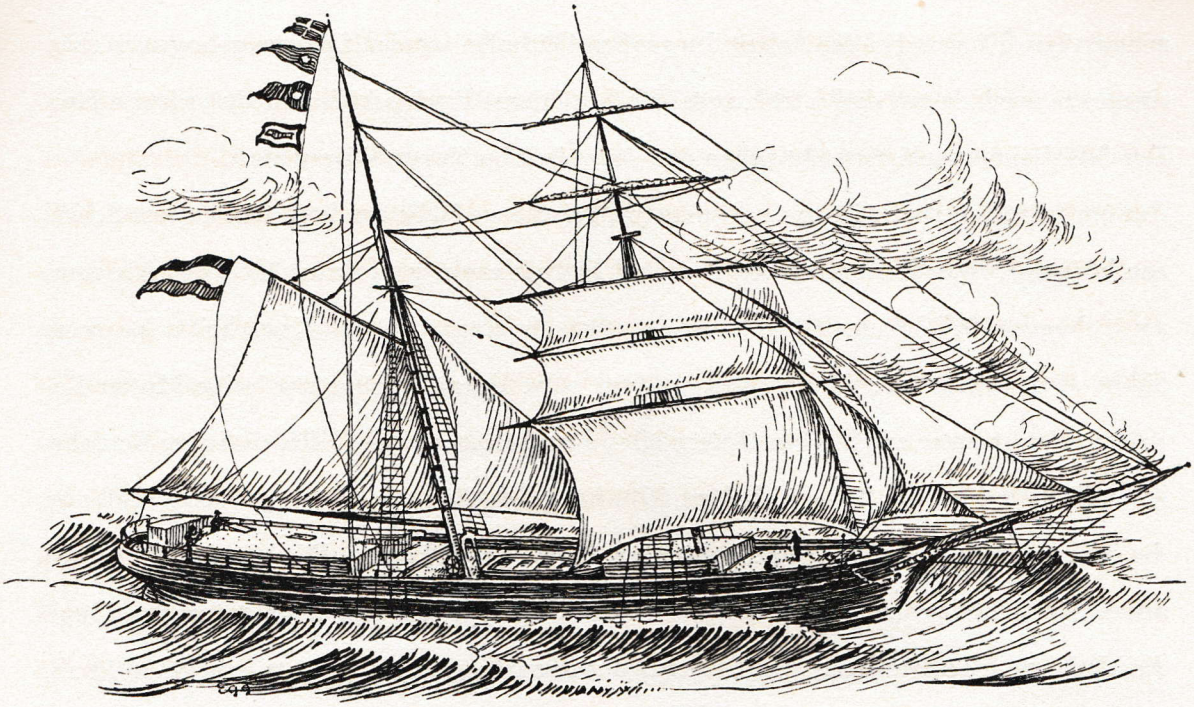
nahme der Werft sehr zugute, denn das transatlantische Geschäft zog nun, nachdem England die Zölle abgeschafft und eine Schiffahrtspolitik nach freiheitlichen Grundsätzen durchgesetzt hatte, in allen Häfen merklich an. Eisenbahnen und besegelte Holzdampfer erschlossen neue Absatzgebiete. Kompositklipper, die Holzbeplankung hatten, deren Kiel, Spanten und Verbände aber aus Eisen waren, tauchten auf allen Meeren auf. Die Schiffbauer Amerikas brachten als neuen Typ den Schoner zu Wasser, und die Engländer gaben im Jahre 1854 nach Einführung der Schiffsschraube mit dem ersten eisernen Schraubendampfer den Auftakt zum Eisenschiffbau. Eine lebhafte Nachfrage nach schnellen und großen Schiffen, die massenhaft Auswanderer und Transportgüter nach Amerika und Australien befördern konnten, ließ den Betrieb auf den Werften nicht ruhen. Vom dritten zum vierten Jahrzehnt sprang die Zahl der Auswanderer von 8000 auf 152 000 und stieg weiter rapide an. Aus dem Segelschiffbau wurde daher das Äußerste herausgeholt, die Briggs und Barks fanden als Vollschiffe bis zum schnellen Teeklipper ihre höchste Vollendung. So sehen wir denn auch Johann Hinrich Kremer und Sohn bei der Arbeit. Schonerbriggs, Galeassen, Dreimastschoner, gut 30 Meter lange stattliche Schiffe voller Tuch, ließen die beiden außer vielen Gieks und kleineren Fahrzeugen vom Stapel laufen. Unter der Flagge der alten Hansestädte segelten diese Schiffe neben den ersten Paketdampfern in die Ferne.

In den Jahren nach dem siebziger Kriege, der das Reich wieder aufrichtete und mehr Wohlstand und Unternehmungsgeist aufkommen ließ, konnten die Schiffbauer Kremer es sich dann leisten, verschiedene Briggs und Schonerbriggs von etwa 250 t für eigene Rechnung oder als Partenschiffe fahren zu lassen. U. a. segelten die „Rebekka Kremer" und „Johanna Kremer" unter Führung von seebefahrenen Männern aus der Familie nach Westindien.

Diese Fahrten waren besonders erfolgreich. Sie sind der Vorläufer für den Export-Schiffbau, der ein halbes Jahrhundert später voll einsetzen sollte. Schweres Unglück blieb dem Hause damals aber auch nicht erspart. Zwei Schiffe, die 1872 ausfuhren, kehrten nicht in den Heimathafen zurück.

Diedrich Wilhelm Kremer setzte mit der Tatkraft seines Vaters zu höheren Zielen an. Er vervollständigte die Anlage der Werft um die Einrichtung einer Sägerei mit Gasmotorenantrieb und kaufte 1876 von einem Claus Detlev Maaß eine am Rande seiner Besitzung gelegene größere Landparzelle. Dies ohne Frage weil er voraussah, daß der Eisenschiffbau bald die

www.modellreederei.de



Stunde regieren würde. Die Werft ist in den siebziger Jahren auch schon ein modernisierter Betrieb mit neuen Maschinen. Vorwiegend aber wurde doch immer noch der Segelschiffbau betrieben, ja, noch um 1900 liefen hölzerne Seeschiffe hier vom Stapel. Der Übergang vom Holz- auf den Eisenschiffbau vollzog sich also nur ganz allmählich. Das ist auch zu verstehen, denn für gewisse Zwecke genügt der Holzschiffbau, der ja auch billiger ist und sich mit seiner vollendeten Technik hervorragend bewährt hat, durchaus. Hingegen hatte der Eisenschiffbau erst eine verhältnismäßig kurze Laufzeit hinter sich. Er begann erst in den achtziger Jahren aufzuholen. Indem wir nun auf diese Epoche eingehen, die in Elmshorn 1887 mit Johann Hinrich Kremer, Diedrich Wilhelm Kremers Sohn, begann, können wir rückblickend feststellen, daß bis zu diesem Zeitpunkt mehrere hundert hölzerne Segelschiffe gebaut worden waren, eine Leistung, die aber hier, wo es sich um den Stapellauf des tausendsten Eisenschiffes handelt, nicht mit in Anrechnung gebracht werden soll.

Wer um 1890 herum die Werft D. W. Kremer Sohn betrat, sah ein Gelände mit großen Werkstätten für Eisenbearbeitung vor sich, ausgerüstet mit allen Maschinen und Einrichtungen modernen Schiffbaus. Da steht bei den neuen Dampfanlagen die erste Halle, die der Sohn Diedrich Wilhelms, Johann Hinrich Kremer, erbauen ließ. Stemmer und Nieter sind

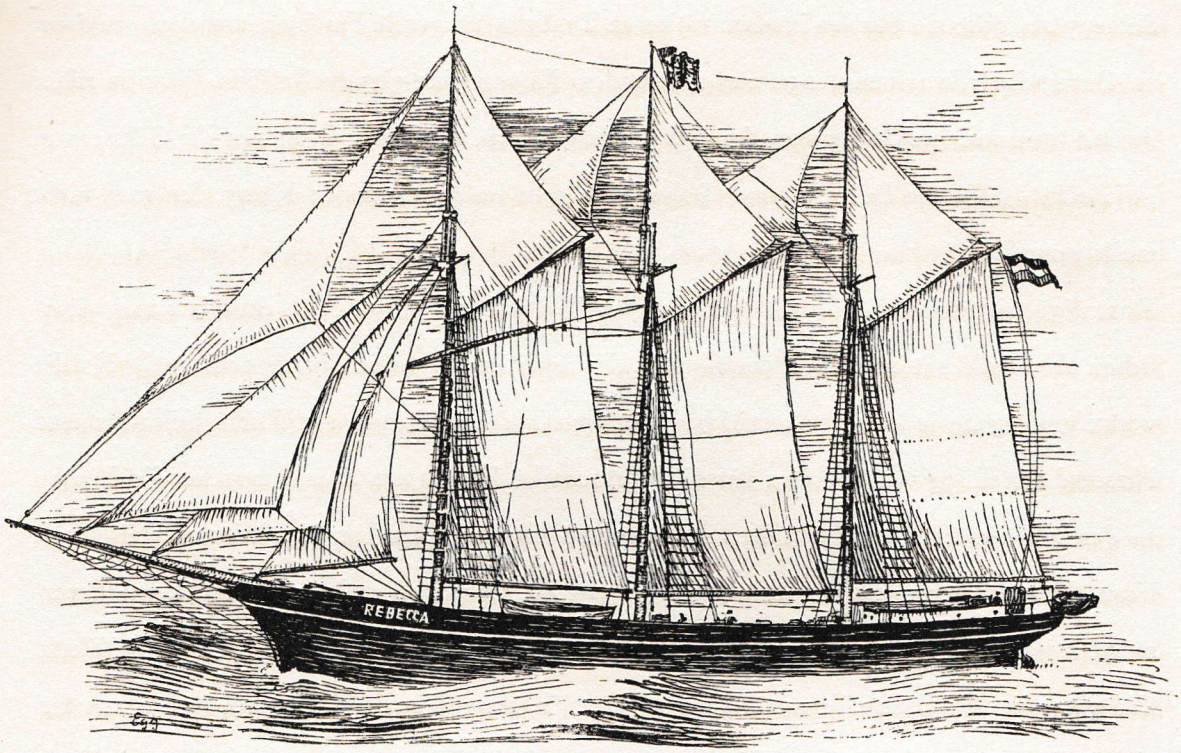
www.modellreederei.de

mit nervigen Fäusten bei der Arbeit. Im großen Glühofen werden Spanten gebogen. Neben einzelnen Segelschuten sind jetzt hauptsächlich stählerne Frachtschiffe und Dampfer im Bau. Der Schiffszimmermeister steht neben dem Ingenieur im Konstruktionsbüro.

Gut ein Jahrzehnt später ist an der Hafenstraße eine neue Halle errichtet. Der Export-Schiffbau beginnt, Motorboote, Leichter, See- und Flußschlepper gehen nach Übersee. Als dann am 1. August 1907 Johann Hinrich Kremer vorzeitig einer schweren Krankheit erlag, seine Söhne aber noch minderjährig waren, mußten seine Frau Christine und seine Mutter Rebekka Kremer unter erheblichen Opfern alles daransetzen, um mit Hilfe tüchtiger Betriebsleiter die Firma auf der Höhe zu halten. 1910 hatte sich die Lage soweit gebessert, daß nun die ganze Werftanlage von Grund auf modernisiert werden konnte. Die Werft erhielt einen neuen Schnürboden, neue Kraftanlagen, Schmiede, Magazine und ein Kontorhaus. Denn die Nachfrage nach größeren Schiffsbauten, auch von überseeischen Bestellern, riß nicht ab, die Intensität des Welthandels hatte sich in den letzten zwanzig Jahren allgemein auf das Doppelte gesteigert. Dementsprechend wurden nun in Elmshorn Frachtdampfer gebaut, Motorsegler und verschiedene Fahrzeuge für die Küsten- und Inlandsschiffahrt fremder Länder. Das ging so fort bis zum Ausbruch des Weltkrieges, der naturgemäß den Handelsschiffbau jäh unterband und die Werft nötigte, sich auf die Kriegserfordernisse umzustellen.

Der Krieg endete für Deutschland mit ungeheuren Verlusten an Schiffen und Lebensgütern. Den jungen Kremer-Söhnen, die nun in die Firma eintraten und unter Anleitung von tüchtigen Geschäftsführern den Betrieb übernahmen, gelang aber doch der Übergang in die Friedensarbeit. Es sind, nachdem Hermann schon seit drei Jahren tätig war, Wilhelm und Max Kremer, die nun mit eingriffen. Schon bald zeigte sich, daß sie als echte Söhne von Schiffsbauern ihren Mann stehen konnten. Zunächst gingen sie daran, die Holzbearbeitungswerkstatt wesentlich zu vergrößern und den Südteil der Schiffbauhalle zu erneuern. Dann nahmen sie, als der Weltmarkt sich unerwartet schnell wieder zu festigen begann, unerschrocken den Bau von größeren Schiffen in Angriff, so groß, wie die Wasserverhältnisse der Krückau es zuließen, d. h. bis zu 1250 t Tragfähigkeit. Das war ein Unternehmen, wie es die Väter noch nicht gewagt hatten. Einmal das Mögliche erprobt, wurden dann überwiegend Schiffe von 500 bis 1000 t gebaut, darunter für eigene Rechnung zwei Dreimast-Gaffelschoner mit je

www.modellreederei.de



120 PS Dieselmotoren. Diese Schiffe, nach der Großmutter und Mutter „Rebekka“ und „Christine“ genannt, galten zu ihrer Zeit als die modernsten Küstenschiffe.

Im Jahre 1925, als die Frachtlage sich vorübergehend verschlechterte, wurden diese beiden Schiffe nach Brasilien und Argentinien verkauft, wo seit 1913 der Anteil am Welthandel sich merklich erhöht hatte und auf Grund einer zunehmenden industriellen Entwicklung Schiffe und Transportmittel aller Art ständig angefordert wurden. Um dies Geschäft abzuwickeln, fuhr Hermann Kremer nach Südamerika. Die sich hieraus ergebenden Verbindungen förderten in der Folge den Betrieb außerordentlich. Eine Produktion wie noch zu keiner Zeit setzte nun ein und hielt bis zum Ausbruch des zweiten Weltkrieges so an, daß 80—90 % aller Aufträge für den Export nach Südamerika bestimmt waren. Darüber hinaus dehnte sich der Export über Mittelamerika nach der Westküste bis nach Peru aus. Nach Argentinien wurden u. a. mehrere 1000-t-Schiffe geliefert, nach Brasilien für den Amazonas-Strom mehrere größere Heckraddampfer mit Passagiereinrichtung. Venezuela erhielt Passagierdampfer und Schlepper, Peru Tankschiffe, 1000-t-Frachter und größere Hochseeschlepper. Auch für Afrika und Portugal liefen Schiffe der Firma D. W. Kremer Sohn von den Helgen. Alle diese Fahrzeuge gingen je nach Bauart entweder mit eigener Kraft nach Übersee oder im

www.modellreederei.de

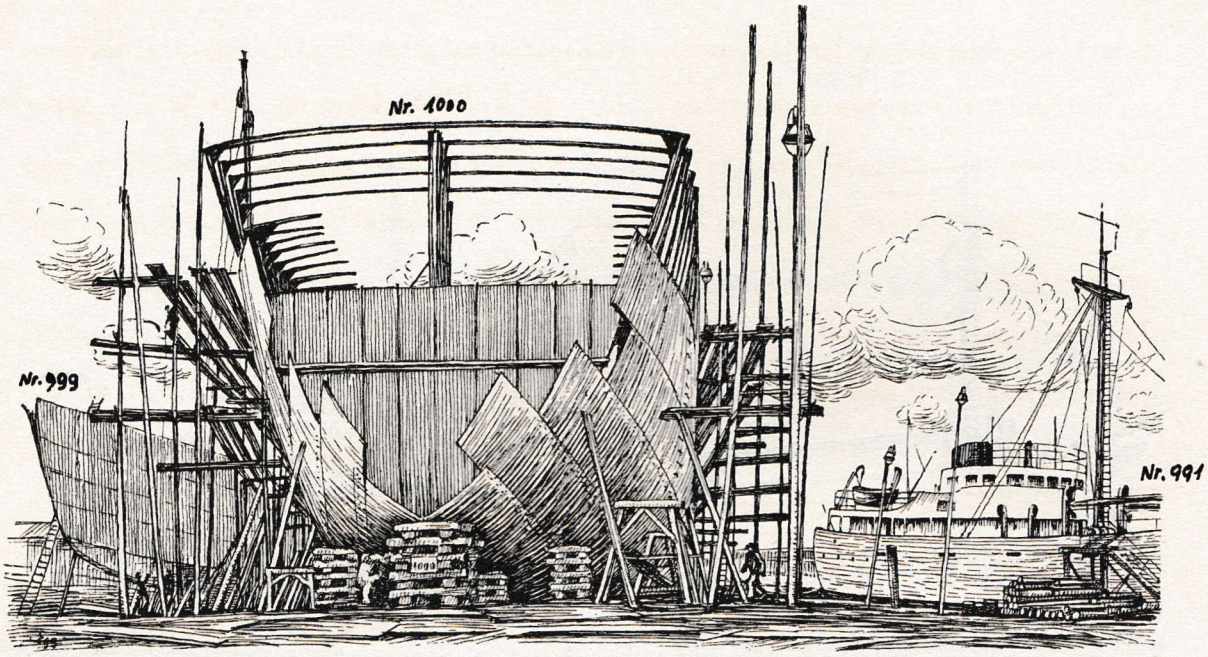
Schlepptau, oder sie wurden im demontierten Zustand auf große Frachter verladen, um dann an Ort und Stelle zusammengesetzt zu werden. Es war eine glanzvolle Zeit. Was in zäher Arbeit treu und beständig von den Vätern angebahnt worden war, hatten die Söhne nun geschafft: der Name D. W. Kremer Sohn hatte fern im Ausland den Klang, den man nicht mehr vergaß.

Das zeigte sich schon bald nach dem zweiten Weltkrieg, der natürlich zunächst zum gänzlichen Abbruch mit dem Ausland führte. Die zweite Kriegszeit lähmte noch mehr als die voraufgegangene jede freie Entwicklung, nötigte zur Einführung der Maßfabrikation und Massenherstellung von Geräten für die Wehrmacht. Zu diesem Zweck wurden die Bauten an der Westerstraße errichtet, die Firma erwarb einen Hektar Land im Westen der Werft hinzu. Wie mit zunehmender Überlegenheit der alliierten Luftwaffe zu befürchten war, zerstörte dann in der Nacht des 2. auf den 3. 8. 1943 ein Fliegerangriff einen Großteil der Werft. Die gesamte Schiffbauhalle mit Schnürboden, Magazin, Tischlerei, Sägerei und Zimmerei ging in Flammen auf. Mit dem Wiederaufbau wurde freilich sofort begonnen, bis zum Ende des Krieges war die Werft schon wieder betriebsfähig.

In Voraussicht eines verlustreichen Kriegsausganges gingen die Geschäftsinhaber rechtzeitig daran, Pläne für Fischkutter auszuarbeiten in der Annahme, daß hierfür sehr bald Bedarf bestehen würde. Wie richtig dieser Gedanke war, erwies sich bald nach dem Zusammenbruch. Schon im Mai 1945 wurde nach diesen Plänen mit dem Bau von drei Kuttern begonnen, und zwar für eigene Rechnung. Kaum wurde dies bekannt, stieg die Nachfrage beträchtlich. Schon kurz darauf wurden 14 von diesen Kuttern in Arbeit genommen. Neben dieser Serie von 21-m-Kuttern lief eine zweite Serie von 6 Fahrzeugen an, die 18 m maßen. Daneben waren viele Umbauten und Reparaturen auszuführen. Über dies Notwendigste hinaus konnte aber vorläufig nichts unternommen werden, denn die Besatzungsmacht ließ nur einen Werftbetrieb in vorgeschriebenen Grenzen zu. Als jedoch im Herbst 1945 der erste Kutter in Fahrt kam, regte sich doch die Hoffnung auf bessere Tage.

Ihre Erfüllung war dann auch mit der Auflockerung der Einschränkungen im Schiffbau Mitte 1950 gekommen. Sofort wurden nun Küstenfrachtschiffe auf Kiel gelegt und die zerrissenen Fäden nach Übersee wieder angeknüpft. Bereits im Herbst 1950 setzte der Export-Schiffbau ein. Mit der türkischen Regierung wurde ein größerer Auftrag über 18 Fahrzeuge ab-

www.modellreederei.de



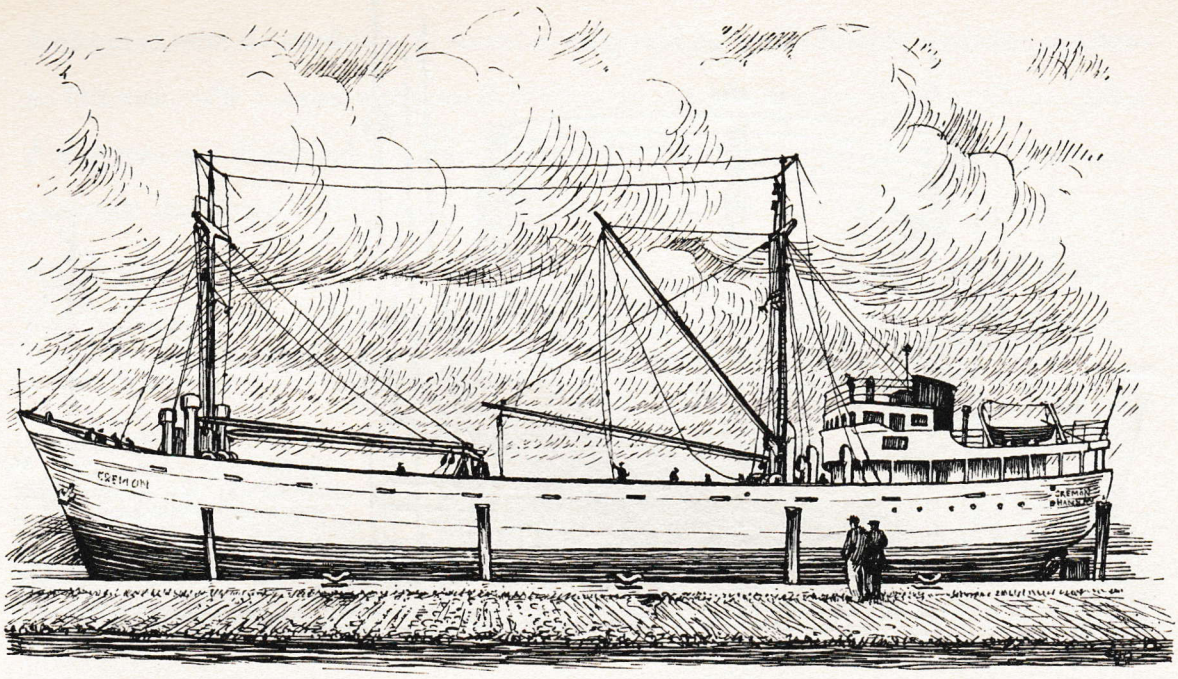
geschlossen, und Dänemark bestellte einen Tanker von 600 t. Weiter kam es zum Abschluß von 3 Küstenschiffen von 450 t Tragfähigkeit, 3 von 875 t und 3 Tankern von je 600 t, alle für Hamburg. Außerdem bestellte Peru 2 600-PS-Schlepper.

Seitdem ist das Interesse für deutschen Schiffbau im In- und Ausland wieder rege. Die Geschäftsfreunde und Vertreter an der West- und Ostküste Südamerikas haben dem Hause Kremer die Treue gehalten und neue Beziehungen vermittelt, so daß für die weitere Zukunft mit guten Abschlüssen gerechnet werden kann.

Alle Mühen und alle Fähigkeiten der Betriebsleitung sind aber umsonst ohne die Mitarbeit einer fleißigen Belegschaft. Die Werft D. W. Kremer Sohn hatte das große Glück, von Anfang an eine Arbeiterschaft in ihrem Betrieb zu haben, die alle Kraft einsetzte, um das Ansehen der Firma durch mustergültige Leistung zu festigen. Ohne diese treu bewährte Hilfe von Ingenieuren, Angestellten und Arbeitern bis zum jüngsten Lehrling wäre es nicht denkbar gewesen, den immer höher wachsenden Anforderungen gerecht zu werden. Dank dem guten persönlichen Einvernehmen zwischen Betriebsleitung und Belegschaft ist eine ganze Reihe von Mitarbeitern schon jahrzehntelang auf der Werft tätig und mit dem Betrieb eng verwachsen.

Mit dem heutigen Tage läuft, seitdem 1887 der Eisenschiffbau auf der Werft in Elmshorn

www.modellreederei.de



planmäßig einsetzte, das Motor-Frachtschiff „Cremon“ als das tausendste Schiff vom Stapel. Die Werft erfüllt damit einen Auftrag der allbekannten Reederei H. M. Gehrcken in Hamburg. Ein Tag der Besinnung, der Rückschau und des Ausblicks auf die Zukunft ist damit gekommen, der auch den Anlaß zu dieser Schrift gegeben hat.

Möge sie alle Freunde des Hauses D. W. Kremer Sohn hüben und drüben in dem Gedanken einträchtigen Zusammenarbeitens verbunden halten und dazu beitragen, daß der gute Ruf deutscher Schiffbauleistung bestehen bleibe! Alle Zeit ans Werk im Sinne der letzten Worte, womit Johann Hinrich Kremer sein Übungsbuch abschloß:

Soli Deo Gloria!

www.modellreederei.de

Sonderdruck der Firma D.W. Kremer Sohn, Elmshorn bei Hamburg

Nachdruck verboten

Ausstattung und Zeichnungen: Ewald Egg

Gesamtherstellung: Gustav Petermann Druckerei