

# Marinefahrzeuge in Holzbauweise (2)

**Alte Bootsbautechniken vor dem Vergessen bewahren.** Bootsbaumeister Jörn Niederländer hat sich mit den Produktionsabläufen von Marinefahrzeugen in den Jahren des Zweiten Weltkriegs beschäftigt.

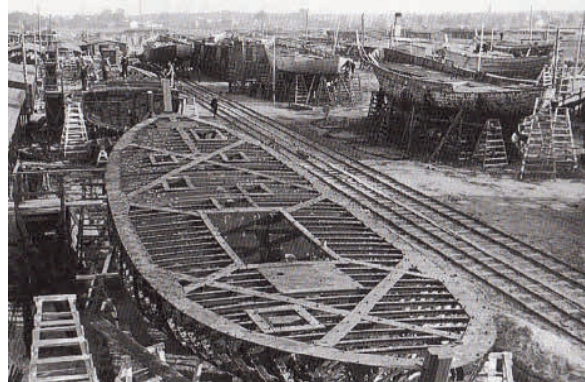
Von Jörn Niederländer. Beim Bau der hölzernen Marinefahrzeuge der Vorkriegs- und Kriegsjahre gab es einige Besonderheiten in der Bauart, aber nichts, was sich nicht vorher schon beim Bau von Sport- oder Rettungsbooten bewährt hatte. Kiele und Außenhaut waren, wie immer, aus Holz, nur wurden fast alle Bootstypen mehrlagig beplankt. So war für die schnellen Räumboote (sogenannte R-Boote) eine doppeldiagonal-karweele, also dreischichtige Beplankung von ca. 40 mm Gesamtstärke üblich, fast immer aus Mahagoni, was auf üppige Holzvorräte der deutschen Werften schließen lässt, die ja während der Kriegsjahre kaum mit



**R-Boot auf der Abnahmefahrt 1942 oder 1943.**  
(Auf dem Garten, Yacht- u. Bootswerft Burmester)

im Verlaufe des Krieges fortschreitend weg von handwerklicher Produktionsweise hin zu industrieller Produktionsweise umgestaltet wurden. Dieser Vorgang ist und war im Bootsbau, der ja immer als handwerkliche Tätigkeit begriffen wird, einzigartig, wenn man von der industriellen Herstellung von Kanus in den USA zu Beginn des 19. Jahrhunderts einmal absieht. Die Old Town Canoe Company stellte dort zu jener Zeit jeden Monat hunderte von Booten her.

Der Auftrag der großen deutschen Boots- und Yachtwerften war es jedoch, ausgewachsene Schiffe aus Holz und in Kompositbauweise herzustellen, und dies in großen Stückzahlen und in schneller Abfolge. Die Organisation dieser Produktionsabläufe vor dem Hintergrund des Kriegsgeschehens und der daraus resultierenden politischen Direktiven eines rücksichtslos in wirtschaftliche Abläufe eingreifenden Regimes sind im Buch von Heinz D. Janssen über die Werften der Unterweser und besonders in Klaus Auf dem Gartens Buch über die Burmester-Werft lückenlos beschrieben. Beide Bücher sind aber nicht nur deshalb unbedingt lesenswert. Einige Beispiele zum Verständnis der Dimension dieses Rüstungsprojektes aus Auf dem Gartens Geschichte der Burmester-Werft: A & R und Burmes-



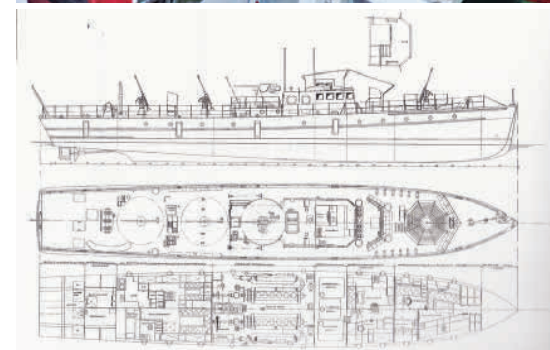
**Massenproduktion der KFK auf der Burmester-Werft in Swinemünde.**  
Außer Kiel und Steven sind alle sichtbaren Bauteile vor dem Aufplanken aus Stahl. (Auf dem Garten, Yacht- u. Bootswerft Burmester)

Wirklich neu war also nicht die Bauart der Boote, aber ihre Bauverfahren, also die Art und Weise, wie die Produktionsabläufe zunächst nach herkömmlicher Methodik organisiert waren und dann

nicht nur deshalb unbedingt lesenswert. Einige Beispiele zum Verständnis der Dimension dieses Rüstungsprojektes aus Auf dem Gartens Geschichte der Burmester-Werft: A & R und Burmes-



Fotos: Niederländer



**Oben: Blick ins Innere von R 146, Bauwerft A & R.**  
Spanten aus Stahl und Balkweger aus Alu-Winkelprofil sind 75 Jahre nach Indienststellung stark korrodiert. Deutlich erkennbar ist die erste, diagonale Schicht der Außenhaut mit den Nieten.  
**Mitte: Fahrstand von R 146 aus Aluminium mit Maschinentelegraf und Bedienhebeln für die Backbord- und Steuerbordmaschinen.**  
**Unten: Generalplan von R 192, gebaut 1942 auf der Burmester-Werft. (Archiv Burmester, heute bei Yachtwerft Meyer)**

ter fertigten von 1940 bis 1944 insgesamt 258 R-Boote in Längen zwischen 35 m und 40 m. Wichtige Bauteile wurden von anderen Betrieben zugeliefert. Der Motoreineinbau wurde zeitweise von anderen Schiffbaubetrieben übernommen.

Alle beteiligten Werften, von A&R über Lürssen bis Burmester dehnten sich räumlich aus, letztere gründete zwei Zweigbetriebe in Swinemünde, auf denen bis zu

2.000 Arbeitskräfte, zum großen Teil ausländische Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene, an der Erfüllung der planwirtschaftlichen Anforderungen arbeiteten.

Als weiterer Schiffstyp neben den Schnell- und Räumbooten wurde der Kriegsfischkutter, kurz KFK, kreiert, ein standardisierter Bau von 24 m Länge und 110 t Verdrängung, dem eine Vielzahl von Aufgaben im Küstengebiet zugeordnet war. Abgesehen davon sollte er nach Kriegsende tatsächlich, entwaffnet und umgebaut, zum Fischfang auslaufen. Dies ist, allerdings unter anderen Vorzeichen, nach dem Untergang des tausendjährigen Reiches tatsächlich mit etlichen KFK geschehen. Andere wurden zu Yachten umgebaut und einige, wenige dümpeln noch heute, meist unerkannt und ohne Hinweise auf ihre kriegerische Vergangenheit, in Häfen und Marinas. Insgesamt wurden wohl zwischen 1941 und 1945 über Tausend dieser Boote bei inländischen Werften und im besetzten Ausland in Auftrag gegeben, wovon bis Kriegsende mehr als 600 fertiggestellt wurden. Ein Zeitzeuge berichtet, dass von Burmester in Spitzenzeiten bis zu fünf Boote pro Woche abgeliefert wurden. Die erwähnten, industriellen Produktionsmethoden beinhalteten, dass die eisernen Spanten von großen Schiffswerften zugeliefert wurden, auf der Werfthelling mit dem eichenen Kiel und Steven zusammengebaut wurden, und dann mit 80mm dicken, karweelen Planken aus Fichte oder Kiefer, die nach Schablonen vorgefertigt waren, versehen wurden. Inwieweit die vorgefertigten Bauteile handwerklich nachbearbeitet werden mussten ist nicht überliefert.

Zusammenfassend kann man sagen, dass bis Kriegsende die altbekannte Bauart von Holzbooten kombiniert mit der Technologie des industriellen Schiffbaus und unter den Zwangsmaßnahmen eines totalitären Regimes noch einmal auflebte und eine ungeahnte Menge von Holzschiffen hervorbrachte. Diese Entwicklung wurde durch das desaströse Ende des III. Reiches unterbrochen, aber nicht beendet. Wenige Jahre nach der Kapitulation ging man daran, den militärischen Holzschiffbau mit modernster Technologie weiter zu entwickeln. Dies wird Thema der nächsten Folge sein.

**Literatur:** Heinz D. Janssen, Boots- und Holzschiffbau an der Unterweser (linke Seite), Klaus Auf dem Garten, Yacht- und Bootswerft Burmester, Bremen, Boote, Yachten, Kleinschiffe aus Bremen.

Alle drei Bücher sind im Hauschild Verlag, Bremen, erschienen und leider nur noch antiquarisch erhältlich.