

Marineschiffbau in Mecklenburg-Vorpommern

Die Zeit bis zum 1. Weltkrieg

Betrachtet man die Vergangenheit und Gegenwart des Marineschiffbaus in Mecklenburg-Vorpommern, so fallen besonders die Namen zweier Unternehmen ins Gewicht: Die Neptun-Werft in Rostock und die Peene-Werft in Wolgast spielen zu unterschiedlichen Zeitpunkten eine wichtige Rolle beim Bau militärischer Schiffe.

Die Gründung des Deutschen Reiches im Jahre 1871 brachte den Niedergang der maritimen Wirtschaftsbereiche mit sich, so dass bis zu Beginn des ersten Weltkrieges vor allem Schiffe zur zivilen Nutzung gebaut wurden. Auf diesem Gebiet war die seit 1850 existierende Neptunwerft Rostock in den Jahrzehnten nach ihrer Gründung sehr erfolgreich. Militärschiffe stellte sie jedoch trotz wiederholter Bemühungen um Aufträge der kaiserlichen Marine bis zum Kriegsbeginn nicht her. Das Rüstungsgeschäft hatten andere Unternehmen zwischen sich aufgeteilt, unter anderen die Kaiserlichen Werften in Danzig, Kiel und Wilhelmshaven, Blohm & Voss in Hamburg oder Vulcan in Stettin. In Wolgast gab es seit 1871 gar keinen Werftbetrieb mehr.

Minenboote in Rostock im 1. Weltkrieg

Mit dem Ausbruch des ersten Weltkrieges und dem Bedarf nach leistungsfähigen Minensuch- und Räumfahrzeugen begann auch der Bau militärischer Schiffe in Rostock. 1915, 1916 und 1918 lieferte die Neptunwerft jeweils neun Minensuchboote. In den Jahren 1917 und 1919 waren es vier bzw. drei. So stammte von den insgesamt im I. Weltkrieg in Deutschland gebauten 137 Minenbooten immerhin jedes Vierte aus Rostock. 1916/17 entstanden außerdem zwei Minenprähme. Neben den Neubauten rüstete die Werft Zivilschiffe für eine militärische Nutzung um und reparierte zahlreiche Torpedoboote, allein 1914 waren das insgesamt 46.

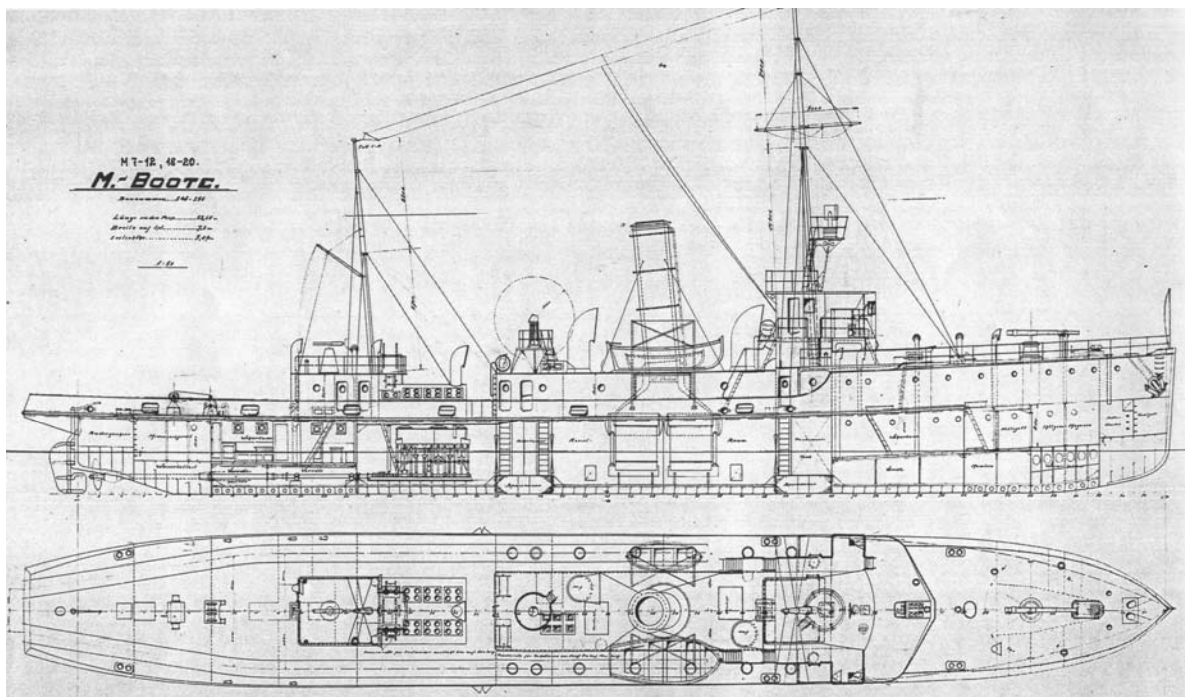


Bild1: Generalplan der Neptun-Werft für M-Boote. Fertigstellung 1914.

Gebaut wurde freilich unter erschwerten Bedingungen. Frauen und Kriegsgefangene sollten die eingezogenen Werftarbeiter ersetzen, was die Produktion stark verlangsamte. Kurz vor Kriegsende erteilte die Marineleitung der Neptunwerft noch einen größeren Auftrag zum Bau von U-Booten. Fertig gestellt wurde allerdings kein einziges mehr.

Kriegsschiffbau in Rostock ab 1936

Nach einer unrentablen Phase in den 20er Jahren wurde die Aktiengesellschaft „Neptun“ 1934 in einem Zwangsvergleichsverfahren vor dem Amtsgericht Rostock aufgelöst und als GmbH neugegründet. Das Augenmerk richtete sich erneut auf die Rüstungsindustrie. Zunächst baute man Zubehör für japanische, schwedische, holländische und sowjetische Militärschiffe sowie Hallen für militärische Zwecke und Vorrichtungen für Flugzeugwerke. Langfristig bereitete sich die Werft auf den Bau von Kriegsschiffen vor, da nur diese einen wirklichen Gewinn versprachen. Unterstützung erhielt sie vom Oberkommando der Kriegsmarine und der Firma Krupp A.G. Neben Modernisierungen und Erweiterungen der technischen Kapazitäten wurde auch spezielles Personal für Marinearbeiten neu eingestellt.

Die Produktion begann mit einzelnen Projekten, darunter drei Schnellboot-Begleitschiffe und ein Torpedoschulschiff. Wie schon im ersten Weltkrieg spezialisierte sich die Neptun-Werft auf den Bau von Minenbooten, und wie damals war die Produktion durch den kriegsbedingten Mangel an qualifiziertem Personal verlangsamt. Reparaturarbeiten, die vorrangig erledigt werden mussten, Sabotage und Bombenangriffe führten zu weiteren Beeinträchtigungen. Bis 1941 wurden nur sechs Minenboote in Rostock gebaut. 1942 und 1943 entstanden hier acht weitere M-Boote, die statt der bisher üblichen Ölbefuerung aufgrund des Heizölmangels mit Kohlen angetrieben wurden. 1944/1945 schließlich lieferte Rostock noch einmal 12 Minensucher eines neuen Typs. Nur die Schichauwerke in Königsberg bzw. Elbing bauten zu dieser Zeit ebenfalls M-Boote für die deutsche Marine. Die Neptunwerft hatte offensichtlich ehrgeizige Pläne verfolgt: Nach dem Ende des Krieges blieben 50 M-Boote unvollendet, und 113 weitere kamen über das Stadium der Planung nicht hinaus. Die fertigen Schiffe gingen in das Eigentum der Alliierten über.

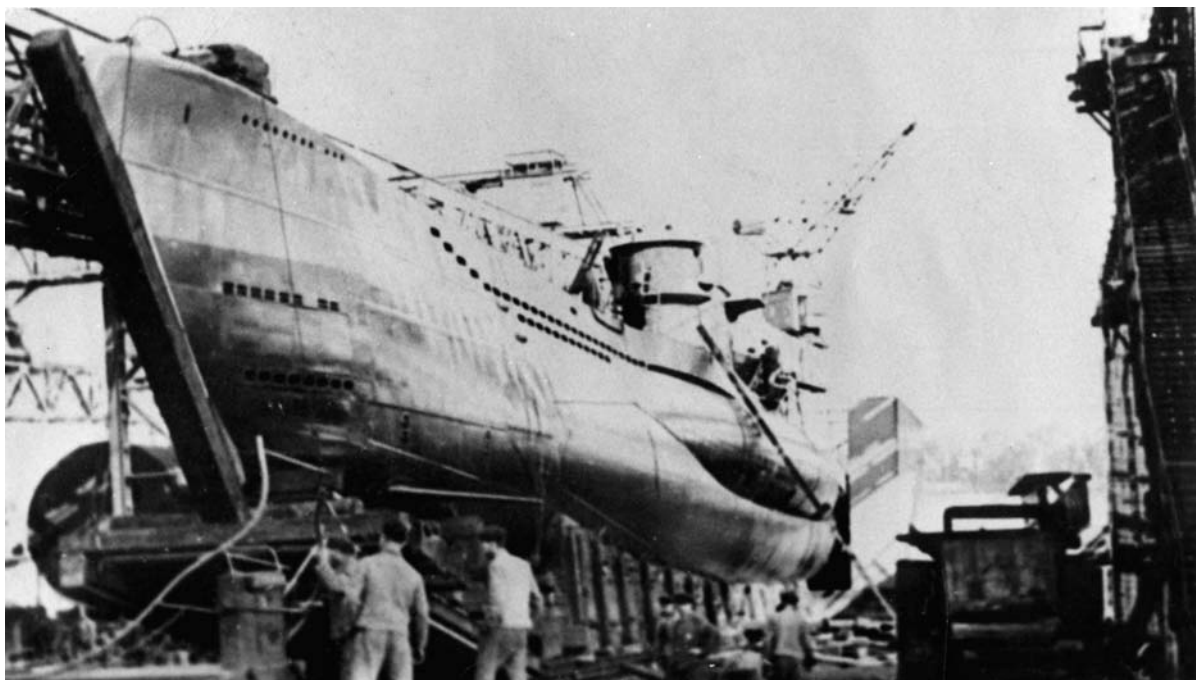


Bild 2: Ein Uboot Typ VII C kurz vor der Fertigstellung auf der Neptun-Werft in Rostock

In Rostock wurden in den Kriegsjahren außerdem 10 U-Boote gebaut und wie schon im Ersten Weltkrieg Umrüstungen und Reparaturen durchgeführt.

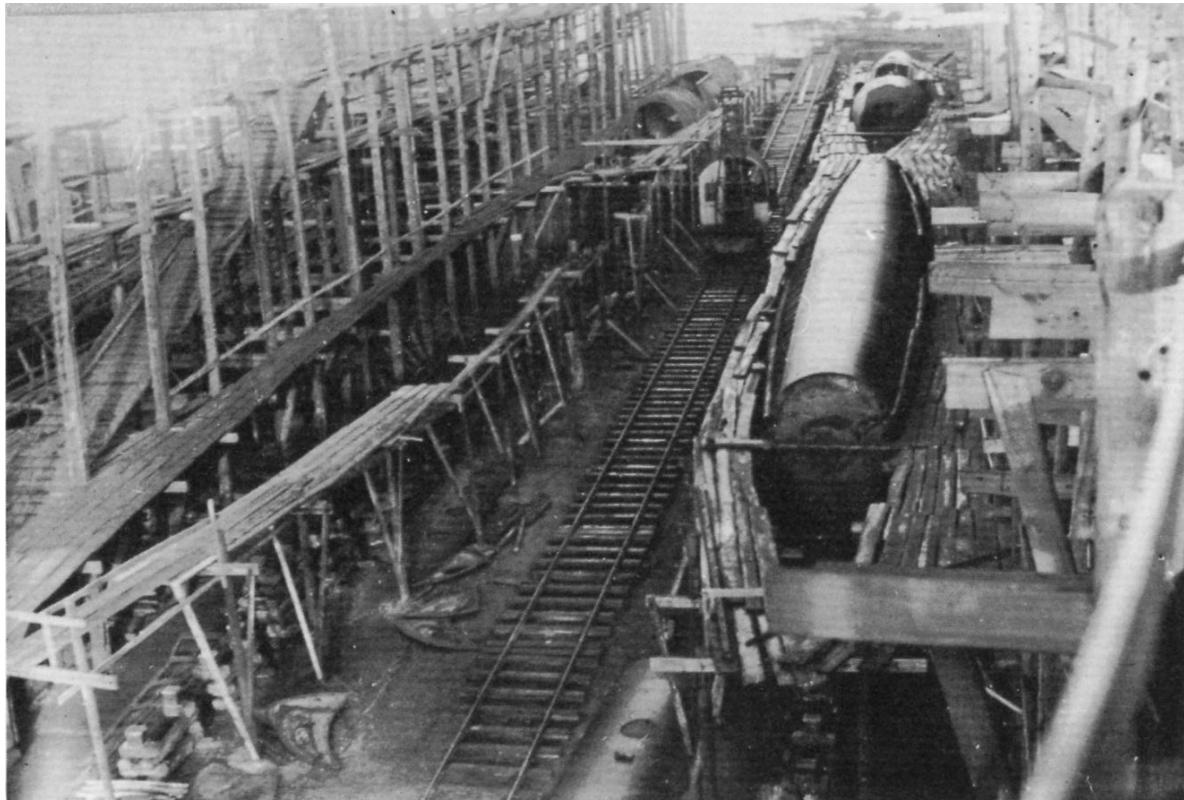


Bild 3: Ubootbau während des II. Weltkriegs auf der Neptun-Werft

Die Neptunwerft in der DDR

Nach dem zweiten Weltkrieg hatte die Neptunwerft sowjetische und von der UdSSR beschlagnahmte deutsche Schiffe zu reparieren. Insgesamt waren das bis 1953 345 Einheiten. Des Weiteren wurden zivile und militärische Schiffe für die UdSSR und die DDR-Volksmarine um- und zum Teil auch neugebaut. Unter anderem entstanden Schul- und Forschungsschiffe für die sowjetische Flotte; Frachter wurde zu Munitionstransportern umgerüstet.

Ende der 70er Jahre hat die Neptunwerft einen neuen Hochseeverbinder für die Volksmarine entwickelt (Jasmund-Klasse). Bis Mitte der 80er Jahre wurden 7 Schiffe übergeben.

Die Peene-Werft in der DDR

Außer der Neptunwerft spielte vor allem die 1948 neu gegründete Peene-Werft in Wolgast die tragende Rolle im Marineschiffsneubau der DDR. Nach dem zweiten Weltkrieg hatte die sowjetische Militäradministration die Erweiterung bzw. den Wiederaufbau der Industrie auf dem Gebiet der ehemaligen DDR veranlasst. Von den heute im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern bestehenden Werften entstanden so die meisten in den Jahren 1946 bis 48.

Im Befehl Nr. 103 (des Obersten Chefs der Sowjetischen Militäradministration des Oberbefehlshabers der Gruppe der Sowjetischen Besatzungstruppen in Deutschland) findet neben detaillierten Anweisungen zu Werften in Stralsund, Damgarten, Boizenburg, Brandenburg, Rosslau und Magdeburg, wo Produktionskapazitäten teils vergrößert, teils neu geschaffen werden sollten, auch die Stadt Wolgast Erwähnung. Der Befehl lautete verkürzt, „unter Verwendung des Lagerraumes und des dreistöckigen Betriebsgebäudes des früheren Bikormik-Kombinats in Wolgast eine Schiffswerft zum Ausbau von Loggern und Seimern in Höhe von 68 Schiffen jährlich [...] einzurichten und ab 1. Januar 1949 in Betrieb zu bringen“.

Von 1949 bis 1952 wurden in Wolgast Logger, Seiner und Schlepper, insgesamt 178 Schiffe, gebaut und als Reparationslieferungen der UdSSR übergeben. 1951 entschied die DDR-Regierung, die Peene-Werft als „Betrieb der Landesverteidigung“ einzustufen. Nun begann hier der Marineschiffbau; die „Hauswerft“ der Volksmarine lieferte ihr 73 % ihrer Schiffe. Als Hauptauftragnehmer für Kampfschiffe hatte die Peene-Werft auch Waffenkomponenten und Antriebe aus der UdSSR zu beschaffen. Sie befasste sich mit Entwicklung, Neubau, Reparatur und Modernisierung sowie der Ausarbeitung von Werkstandards. Marineeinheiten, aber auch Zivilschiffe wurden umgerüstet. Als erster Marineneubau entstand 1951 ein neues Küstenschutzboot von 26 m Länge für die Seepolizei.

Zwischen 1950 und 1990 baute die Werft verschiedene Schiffstypen: Zunächst konzentrierte man sich auf Minenleg-, Minensuch- und Räumfahrzeuge, am Ende dieser Entwicklung wurde in Zusammenarbeit mit dem Institut für Schiffbautechnik Warnemünde und der Schiffswerft Rechlin das Reede-Minenabwehr-Boot Projekt 415 ausgearbeitet, aber aufgrund der Wende in der DDR 1989 abgebrochen. Seit Beginn der 60er Jahre wurden zusätzlich U-Boot-Abwehrkräfte (2 Generationen: Hai, Parchim I/II), Landungsschiffe (3 Generationen: Labo Typ46, Robbe Typ 47, Frosch Typ 108), Torpedo- und Raketenschnellboote (Sassnitz-Klasse) gebaut.



Bild 4: Die Peene-Werft in Wolgast 1992

Insgesamt baute die Peene-Werft von 1950 bis 1990 245 neue Marineeinheiten. Hinzu kommen 19, die umgebaut oder nur teilweise in Wolgast gefertigt wurden, und drei Plattformen, also Schiffskörper ohne Ausrüstung. Außerdem wurden jährlich 35 bis 40 Schiffe instandgesetzt und etwa 30 gewartet.

Am Marineschiffbau in der DDR wurden jedoch neben den Werften in Rostock und Wolgast auch andere Werften in unterschiedlichem Ausmaß beteiligt, zum Beispiel das Institut für Schiffbautechnik, die Volkswerft Stralsund, die Schiffswerft Rechlin sowie Werften in Barth und Boizenburg. Einbezogen wurde auch die Industrie im Gebiet der heutigen Bundesländer

Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg (z.B. Schiffselektronik Rostock, Nachrichtenelektronik Greifswald, Klement-Gotthard-Werke Schwerin, u.a.)



Bild 5: Raketenschnellboot der Sassnitz-Klasse