

Der Schiffbau gibt den Takt vor

1939 hat Bremen wirtschaftlich betrachtet schon einen Speckgürtel: Bremer Kaufleute betreiben die Bremer Woll-Kämmerei in der Stadt Blumenthal in Preußen, die Vulkan-Werft produziert teilweise in der bremischen Stadt Vegesack und in Preußen. Bremer Geld baut die Steingut im preußischen Grohn auf. Es sollen auch wirtschaftlich Grenzen fallen, die so keinen Sinn mehr machen. Das hatten Denkschriften schon lange vor Hitlers Macht-ergreifung zum Ausdruck gebracht.

VON VOLKER KÖLLING

Bremen-Nord. „Der bevorstehende Krieg war dann aber der Vater der Dinge damals“, fasst der Historiker Hartmut Roder zusammen, warum sich Adolf Hitler von seinem Reichsinnenminister Wilhelm Frick zur Unterschrift unter der „4. Verordnung zum Neuaufbau des Reiches“ bringen ließ. Roder: „Minister Frick war im Juni 1939 noch zu einem Besuch in Bremen-Nord gewesen und hier vor Ort reichlich von den Bremern bearbeitet worden.“ Auch die Reichsmarine sprach sich für die Ausdehnung Bremens aus. Man wollte einheitliche Strukturen im Werftenbereich und Platz für die Arbeiter des neuen Marine-Tanklagers in Farge.

Grundsätzlich begründete man die Ausdehnung Bremens nach der Frage klarer Organisationsstrukturen mit dem Bedarf nach Siedlungsraum für die Arbeiter der wachsenden bremischen Industrie. Der 1. November wurde im Bremer Rathaus als „Sieg“ über Preußen gefeiert. Nach den Reden und dem Führergruß und Liedern ging es in den weißen Saal zum Umtrunk. Man feierte, obwohl Preußen im Gegenzug immerhin Bremerhaven zugesprochen bekam – allerdings ohne die bremischen Hafenflecken dort.

Wenn man sich im Spicarium die alten Schwarz-Weiß-Fotos von Vegesack aus dieser Zeit anschaut, bekommt man einen Eindruck von der Geschäftigkeit und Enge damals: Die Heringsfässer lagen in Pyramiden am Hafen hoch bis zu den Dachfirsten der Speicher gestapelt. Christina Voigt hütet als Leiterin des Spicariums im alten Hafenspeicher der Lange Werft diese Erinnerungen: „1937 hatte die Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft ihr bestes Fangergebnis erzielt: 78 000 Fässer Hering. Das kann man sich kaum vorstellen.“ Die schwarzen Herings-Logger verstopften praktisch Bug an Bug den Hafen.

An die Molenkante gequetscht passte irgendwie auch noch die Lürssen-Werft in dieses Bild. Christina Voigt: „1931 lief bei Lürssen auch der Versuchskreuzer Bremen der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger vom Stapel. Auch die Anfänge der modernen Seenotrettung spielen hier in Bremen-Nord.“ Später wird auch Abeking & Rasmussen Rettungskreuzer für die DGzRS bauen, so wie heute bei der Fassmer-Werft in Berne die neue 28-Meter-Klasse der Gesellschaft gebaut wird.

Fischerei und Schiffbau – das braucht da-

„78 000 Fässer Hering – das kann man sich kaum vorstellen.“

Christina Voigt, Spicarium

mals schon hinter den Kajen und Helgen ein dichtes Netz an Zulieferern und Spezialisten und lockt artverwandte Branchen an. Das reicht von der H. Dewers Maschinen und Armaturenfabrik in Rönnebeck bis zu Gleistein Ropes, gegründet im Jahr 1824. Das macht die Firma zum ältesten industriellen Familienbetrieb der Hansestadt Bremen.

Für den Historiker und Handelskundler Hartmut Roder vom Überseemuseum liegt in den damals gegründeten industriellen Kernen im Bremer Norden auch der Grund für die positive Entwicklung von modernen Unternehmen wie den Aggregatebauern von ThyssenKrupp Krause in Farge oder den Automatisierungsspezialisten von Kuka in Vegesack: „Hier gab es schlicht zu jeder Zeit Industriearbeitskräfte. Wo gab es die sonst in solcher Zahl in Bremen?“

Bis Ende des Zweiten Weltkrieges läuft die Kriegswirtschaft auf vollen Touren. Alle Werften bauen in Grau. Und im Vergleich zum Bremer Westen kommt der Norden bei den Bombenangriffen der Alliierten glimpflich davon. Hartmut Roder: „Der Vulkan war nur leicht beschädigt. Bei Kriegsende lagen 15 U-Boote auf den Helgen, eins war umgefallen, zwei leicht beschädigt und zwölf vollkommen unzerstört.“ Richtung Kriegsende rollte immer noch der Nachschub. Für den Bau der Serien-U-Boot-Werft im Bunker Valentin in Farge machten die Nazis die letzten Reserven frei. Roder: „Das band hier bis April 1945 unglaublich Menschen und Material.“ Das Verbot der Schiffsproduktion durch die Alliierten zwingt die Bremen-Norder



Meilenstein für den Jachtbau: Die „Azzam“ ist die weltweit bisher größte Privatjacht. Die Lürssen-Werft unterstreicht damit ihre Führungsrolle auf dem Weltmarkt. FOTO: KLAUS JORDAN



Stapellauf auf dem Vulkan im Januar 1960: Die Werft war über Jahrzehnte nicht nur Arbeitgeber, sondern prägte das Selbstverständnis des Stadtteils. FOTO: HORST WALTER

Produktionsbetriebe wie den Vulkan, plötzlich für den zivilen Bedarf zu produzieren. Und so baut man Brennhexen statt Boote. Die Fischerei hingegen geht fast ohne Pause wieder an den Start, wie Christina Voigt aus den Jahresberichten der Fischereigesellschaft entnimmt: „Es ging um die Versorgung einer hungernden Bevölkerung, und so gab es noch 1945 wieder Fangreisen, weil man die Reste der Flotte wieder frei bekam.“

Die Gesundung der Werften dauert etwas länger, doch schon zehn Jahre nach Kriegsende war die Welt mehr als in Ordnung. Hartmut Roder: „Der Vulkan ist die Leitlokomotive und macht 1955 wieder Umsätze, als hätte es keinen Krieg gegeben. Es gab eine unglaubliche Nachfrage nach Schiffen. Und nach der Handelsschiffahrt kamen dann Mitte der 50er-Jahre auch schon wieder Marineaufträge.“ Die Krise im Tankerbau trifft die AG Weser im Westen viel stärker als den Vulkan. Doch auch die Vorzeigewerft verbrennt dann in den 80er-Jahren mit dem Einstieg in den Passagierschiffbau Geld beim Bau der „Europa“.

Besser aufgestellt ist die Werft hingegen beim Bau von Containerschiffen. Und so sichert man sich nach dem Konkurs der AG Weser 1984 deren verwertbare Reste.

Schiffbaukrisen sind im Bremer Norden eigentlich nichts Neues: Schon der Übergang vom Holz- zum Stahlschiffbau um

mit Roder: „Wir haben das gerade wieder bei Beluga erlebt. Man will doch für schnellen Erfolg Applaus klatschen. Alle sehen plötzlich das Gras wachsen. Und dann überdehnt man seine eigenen Fähigkeiten. Alles läuft ohnehin nur auf Pump, und dann kommt in diesen von der Weltkonjunktur abhängigen Branchen die Katastrophe.“

Tatsächlich verbreitet sich mit der Vulkan-Insolvenz 1996 in Bremen-Nord Untergangsstimmung. Und die wirtschaftliche Entwicklung läuft auch fortan nicht gut. Zwischen 1970 und 2007 verliert Bremen-Nord nach Angaben des Statistischen Landesamtes fast die Hälfte seiner sozialversicherungsrechtlichen Beschäftigten: Statt rund 31 000 Menschen haben nur noch gut 8000 vernünftige Jobs. An der Weser in Vegesack und Blumenthal ist es am schlimmsten.

In Blumenthal bekommt man durch all das Getöse beim Vulkan-Zusammenbruch in der Nachbarschaft kaum die Auflösung der erstmals beschäftigungsträchtigen Produktion der Bremer Woll-Kämmerei AG mit. Schon 1883 von Bremer Kaufleuten gegründet, war die BWK lange das weltweit größte Unternehmen

ihrer Art. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts verwandelte sich Blumenthal vom Fischerdorf mit Reethütten in eine Industriestadt in Backsteinrot mit 5000 Beschäftigten, die man in Vielzahl mit dem Versprechen sicherer Arbeitsplätze von weit her an die Weser gelockt hatte. 2006 sind noch 260 Arbeitsplätze übrig, die es heute auch nicht mehr gibt.

Doch ab 2005 geht es insgesamt im Bremer Norden ganz langsam wieder hoch mit den Beschäftigtenzahlen. Im März 2010 meldet die Wirtschaftsförderung vom Gelände der Vulkan-Brache wieder regen Betrieb: Man kommt auf 50 Unternehmen mit 1200 Arbeitsplätzen – fast so viele wie zur Zeit der Werftpleite. Dass hier jetzt nicht nur ein großer Player das Sagen hat, wird dabei ausdrücklich begrüßt und der Branchenmix vom heutigen Windkraftanlagenbauer Ambau bis zum Car-Terminal von Egerland gelobt.

Das Investitions Sonderprogramm zwischen 1993 und 2003 hat viel Geld nach Bremen-Nord gelenkt, auch um solche Industriebereichen wieder nutzbar zu machen.

Über die Effekte andernorts in Bremen-Nord streiten nicht nur die Stammtische. Sichtbarer für die Bürger ist der Niedergang des Einkaufszentrums Haven Hööv, dessen Bau massiv durch die öffentliche Hand gesponsert worden ist. Da ist das gescheiterte Schaufenster Bootsbau am Ende der Maritimen Meile. Nie wurde es wirklich wie versprochen eine „gläserne Werft“ und Touristen lockte es auch kaum. Da ist

niedersächsischen Betrieb vielleicht nicht ohne weiteres politisch eingemeinden – wirtschaftlich gehört das Unternehmen aber genauso zu diesem Bremen-Norder Superjacht-Cluster dazu.

Und wie vor 75 Jahren die Heringslogger und Frachter Ausrüstung brauchten, so schaffen etliche kleine und mittlere Betriebe alles heran, was der Superreiche gerne hat: Da wird die Badewanne aus Wurzelholz in der einheimischen Lackiererei beschichtet und das Beiboot auf der Yachtwerft Meyer hinter der Burger Brücke an der Lesum produziert. Die Segelmacher von „Die Zwei“ machen inzwischen auch Persenninge für italienische Segeljachten und auf der Bootswerft Winkler am Lesumsperrwerk darf man wegen der Superjacht-Kundschaft auch nicht mehr überall fotografieren.

Die Entwicklung der Vulkanbrache hat Lürssen dazu vor einigen Jahren auch noch in eigene Hände genommen. Heute findet sich hier eine neue Fabrik des Kuka-Konzerns, in dem Montagestraßen für die Automobilindustrie weltweit gefertigt werden. Einen Steinwurf entfernt baut dann wieder Jan Reiners mit seiner Firma Multiplex Carbon-Gangways für Superjachten. Direkt darunter Richtung Weser fertigt die BVT-Werft in alten Vulkanhallen Sektionen für den Schiffbau. Das alte Marinedock des Vulkans ist lange im Lürssenfarbton gestrichen. Direkt davor liegt die „Azzam“ mit der Flagge von Abu Dhabi am Heck. Der 180-Meter-Bau ist die größte Privatjacht der Welt.

So chic es hier schon aussieht, so schön muss es nebenan noch werden: Der erste 9,4 Hektar große Teil des BWK-Grundstücks in Blumenthal ist seit 2002 im Besitz der Wirtschaftsförderung Bremen und deren ehrgeizigstes Projekt im Norden. Bis 2005 stand Abbruch auf dem Programm. Inzwischen haben die ersten neuen Firmen ihre Gebäude bezogen. Aktuell sollen hier rund 20 Hektar Gewerbeflächen neu erschlossen werden. Die historische Achse der von der Backsteingotik angehauchten Industriearchitektur ist schon sichtbar. Mit einem Mix aus Produktionsbetrieben bis hin zu Dienstleistern soll hier etwas ganz Neues entstehen.

Und die weiteren Perspektiven für den Standort stehen nicht schlecht: Mit dem Bau des Wesertunnels nahe der Stahlwerke wird Bremen-Nord besser verkehrlich angebunden. Gewerbeflächen gibt es auch sowie gute Netzwerke von Unternehmen.



DAS BWK-Gelände steht, wie auch der Vulkan, für den Wandel: weg vom Großunternehmen, hin zu einer Vielzahl kleinerer Betriebe. FOTO: KOSAK

das blaue Band von Vegesack, auf das die Bürger Spottlieder singen. Da will der Markt nicht in die Markthalle. Da wird ein Tunnel zu einem Stadthaus plötzlich doppelt so teuer wie geplant. Und da sitzt die Wirtschaftsförderung plötzlich auf einer Bowlingbahn irgendwo im Vegesacker Untergrund, wo sie niemand findet. Solche Posen passieren allerorten, wo meist wohlmeinende Menschen Dinge mit Steuergeld verändern wollen.

„Lürssen ist sichtbar Weltmarktführer im Bereich der Luxusjachten.“

Historiker Hartmut Roder

Entscheidend für die wirtschaftliche Entwicklung sind diese Patzer nicht. Hartmut Roder etwa hat schon bei der Konzeption einer Ausstellung über Superjachten im Überseemuseum vor einigen Jahren nicht schlecht gestaunt, was sich da entwickelt hat: „Lürssen ist ja heute sichtbar Weltmarktführer im Bereich der Luxusjachten und ist aktiv im Marineschiffbau. Und dazu gibt es in der ganzen Region etliche Zulieferer.“ Abeking & Rasmussen darf man als



Gleistein Ropes produziert für den Weltmarkt – es ist der älteste industrielle Familienbetrieb Bremens. FOTO: LANGE

1900 hatte etlichen kleinen Betrieben das Licht ausgeblasen – oft, weil das Kapital zur Anschaffung der teuren Anlagen und Geräte zum Stahlbau von größeren Schiffen fehlte. Manch einer verbot sich schon damals an seinen Investitionen. Und diesen klassischen Fehler begeht in den späten 80er-Jahren auch das Vulkan-Management. Es kauft hemmungslos und im Gefühl der Unantastbarkeit Firmen ein. Hart-

mut Roder: „Der Vulkan war nur leicht beschädigt. Bei Kriegsende lagen 15 U-Boote auf den Helgen, eins war umgefallen, zwei leicht beschädigt und zwölf vollkommen unzerstört.“ Richtung Kriegsende rollte immer noch der Nachschub. Für den Bau der Serien-U-Boot-Werft im Bunker Valentin in Farge machten die Nazis die letzten Reserven frei. Roder: „Das band hier bis April 1945 unglaublich Menschen und Material.“ Das Verbot der Schiffsproduktion durch die Alliierten zwingt die Bremen-Norder