

Segelschiffe aus Bremen-Burg Die Geschichte der Bosse-Werft 1778-1869

Vorwort

Wer heute einen Blick von der Burger Brücke auf die Lesum wirft, vermag sich kaum vorzustellen, dass dort, wo die drei großen weißen Wohnhäuser stehen, die Familie Bosse eine für den Unterweserraum bedeutende Schiffswerft betrieben hat. Johann Christian Bosse ist ein direkter Nachfahre der Schiffbauer, die zwischen 1778 und 1869 Segelschiffe in Burg bauten. Er hatte die Idee, auch auf Bitten seiner Familie, die Geschichte der Werft und damit auch die Geschichte der Familie in einem Buch festzuhalten und als Beitrag zur Wirtschaftsgeschichte des Bremer Nordens zugänglich zu machen. Für die geschichtliche Darstellung konnte er Dr. Lydia Niehoff und für die Biographie der auf der Werft gebauten Schiffe Dr. Peter-Michael Pawlik gewinnen. Neben den Materialien aus Archiven konnte sich Frau Niehoff auf die über Jahre von Johann Christian Bosse angelegte umfangreiche Sammlung über die Bosse Werft und den Schiffbau stützen.

Der folgende Text ist eine von Jochen Schrader stark gekürzte Fassung der Darstellung von Frau Niehoff. Sie hat den Text durchgesehen und dankenswerterweise zur Veröffentlichung freigegeben.

Gründung der Werft

Der erste Schiffbaumeister auf der 1778 neugegründeten Werft in Burg war Hinrich Bosse I, der Ur-Ur-Ur-Großvater von Johann Christian Bosse. Projektiert hatte den Schiffbauplatz der adelige, königlich-englische und kurfürstlich-hannoversche Hauptmann Philip Lambert Bock von Wülfringen. Als Standort wählte er Burg am Ufer der Lesum. Bock von Wülfringen pachtete das Areal von der hannoverschen Regierung. Burg war damals ein Ort im Kurfürstentum Braunschweig-Lüneburg. Da er selbst den Schiffbau nicht beherrschte, übertrug er einem versierten Schiffszimmermann aus der Region die

fachlich-praktische Leitung der Werft: Hinrich Bosse I aus Grambke, einem Nachbarort von Burg. Der etwa 40-jährige Bosse war zu der Zeit bereits ein erfahrener Schiffszimmermann.

Der Ort Burg war bis zur Zeit der Werftgründung eine Festungsanlage zum Schutz vor feindlichen Angriffen. Der Standort Burg bot ideale Bedingungen für die Realisierung einer Werft: ausreichend Platz, direkten Zugang zum tiefen Wasser, Holz aus den nahegelegenen Wäldern, Handwerker und Arbeitskräfte aus der Landbevölkerung zu akzeptablen Löhnen. Mit der Ausdehnung des Handels über die Weltmeere stieg die Nachfrage nach Seeschiffen stark an, was die Entstehung von Werften begünstigte.

Die ersten nachzuweisenden auf der Werft in Burg gebauten Schiffe waren Galioten. Die dickbauchigen Segelschiffe niederländischer Bauart hatten eine Länge von 20 bis 30 Metern und einen oder zwei Masten. Sie eigneten sich über die Fluss- und Küstenfahrt hinaus auch für den Walfang in Grönland und für Handelsreisen nach England, Niederlande, Frankreich, in die Ostsee und ins Mittelmeer. Seit Ende des 18. Jahrhunderts kamen sie auch in der Überseefahrt zum Einsatz. Sie holten Kolonialprodukte wie Tabak, Kaffee, Zucker und Baumwolle und beförderten zunächst vor allem Leinen, dann in zunehmender Zahl Auswanderer in die „Neue Welt“.



Der silberne Anhänger im Familienbesitz Bosse mit der Prägung einer Galiot. Reproduktion Arne Olsen.



Die Bossewerft 1852. Reproduktion Jörg Sarbach.

1780 wurde unter der Leitung des Schiffszimmermanns Bosse das erste Schiff in Burg gebaut, die Galiot „Frau Adelheit“.

Um eine Werft einzurichten, waren kein großes Kapital und keine umfangreichen Vorbereitungen notwendig. Man benötigte die Zustimmung des Landesherrn, einen Platz am tiefen Wasser mit einer ebenen Fläche für den Helgen und das Holzlager. Der Bau eines Schiffes fand unter freiem Himmel statt. Alles war Handarbeit; Kran und Seilwinden wurden als Hilfsmittel eingesetzt.

Am 28. Juli 1784 übertrug Philip Lambert Bock von Wülfigen den Werftbetrieb an den Schiffszimmermeister Hinrich Bosse. Hinrich Bosse war 50 Jahre alt, als er in den Pachtvertrag für die Werft eintrat und die Mobilien von Bock von Wülfigen kaufte. Hinrich wurde in Grambke geboren.

Während sich die allgemeine Nachfrage nach Schiffen nach der wirtschaftlichen Entwicklung richtete, war die Auslastung einer Werft von den Entscheidungen der Auftraggeber (Kaufleute, Kapitäne, auch Privatpersonen) abhängig. Diese orientierten sich bei der Wahl an der Zahl und der Qualität der bislang gebauten Schiffe einer Werft und am Urteil von Kaufleuten und Kapitänen. Wichtiges Kriterium war, dass sich die Segler auf möglichst vielen Fahrten bewährt hatten.

Den Leistungsumfang der Schiffswerft regelte ein nach eingehender Absprache zwischen dem Auftraggeber und dem Werftbesitzer abgeschlossener Vertrag. Der Preis war Verhandlungssache, wobei der Ruf einer Werft eine Rolle spielte.

Hauptbaumaterial der Segelschiffe war Holz, vor allem Eichenholz. Das für den Bau der Schiffe benötigte Holz stammte ursprünglich aus den Wäldern der Umgebung, auch aus dem Oldenburgischen oder aus Westfalen. Die hohe Geest wies einen großen Waldbestand auf, der für den Hausbau, Schiffbau und zur Herstellung von landwirtschaftlichen und anderen Geräten, auch von Tonnen, der universellen Verpackung fast aller Güter, diente. Bei wachsendem Bedarf wurde auch aus den Wäldern am Oberlauf der Weser und den Nebenflüssen sowie aus Hessen und Thüringen Holz für den Schiffsbau bezogen und talwärts geflößt.

Materialien für den Ausbau und die Ausrüstung wurden auf der Werft hergestellt oder von Händlern und regionalen Handwerkern bezogen. Eisen und eiserne Ausrüstungsgegenstände, wie auch Kupfer, bezogen die Schiffbauer fast ausschließlich aus England. Segeltuch lieferten regionale Tuchmachereien.

Die Schiffbauwerft von Bosse bot den Menschen von Burg und aus den Orten der Umgebung Arbeitsplätze und Verdienst oder einen Nebenverdienst. Sie war von Anfang an als wirtschaftliches Rückgrat zur Absicherung der Existenz der Bewohner von Burg geplant und gegründet worden. Um 1800 sicherte der Betrieb den Lebensunterhalt von etwa 50 Familien.

Auf der Werft in Burg wurden zur hannoverschen Zeit laut einer Bauliste (1780 bis 1803), die Bauart, Größe, Reeder und Kapitäne ausweist, zwölf Schiffe gebaut, davon drei vor der Übergabe von Bock von Wülfigen an Bosse im Jahre 1784.

Nach Fertigstellung eines Schiffes lud Baas (= Boss, Chef) Bosse den oder die Auftraggeber zur Besichtigung und Abnahme des Neubaus auf die Werft ein. Dann führte er die Vermessung durch. Ein besonderes Ereignis war der Stapellauf. Baas, Zimmerleute, Arbeiter, andere Handwerker und Lieferanten, Reeder, Kaufleute und Anteilseigner (Parten) und viele Schau-

lustige versammelten sich zur Schiffstaufe. Wenn die letzten Stützen weggeschlagen und das Haltetau gekappt waren, glitt das Schiff in die Lesum. Da größere Schiffe im endgültigen Zustand viel Tiefgang hatten, wurden sie bei hochauflaufender Tide zur endgültigen Fertigstellung nach Vegesack oder Brake geschleppt.

Goldene Jahre

Seit 1794 leitete Hinrich Bosse II die Werft. Sein 60-jähriger Vater zog sich aus gesundheitlichen Gründen aus dem Betrieb zurück. Als Hinrich Bosse I am 20. November 1811 starb, erbten seine Söhne Hinrich Bosse II und Gerd Bosse die Werft. Hinrich Bosse II wurde in Grambke geboren.

Hinrich Bosse II erweiterte den Betrieb und nahm Veränderungen und Verbesserungen vor. Er baute Schiffe für Bremer Kaufleute und Investoren. Das verschaffte der Werft eine autonome Stellung, als England mit der Anerkennung der Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten 1783 das Monopol des Nordamerikahandels verlor.

Handel, Schifffahrt und Schiffbau erlebten die Blütezeit der sogenannten „Goldenen Jahre“. Die Werften an Weser und Lesum trugen zur Deckung des Bedarfs an Schiffen bei. Von den 140 Schiffen, die 1797 in Bremen registriert wurden, waren vier bei Bosse in Burg vom Stapel gelaufen. 1786 baute Bosse das erste Vollschiiff¹ „Neptunus“ für Bremer Auftraggeber und 1828 das Vollschiiff „Johannes“ für die Firma Gebrüder Kulenkampff. Das Schiff fuhr Waren für verschiedene Bremer Kaufleute, vor allem Rum und Zucker aus Bahia oder Baumwolle und Tabak aus Baltimore sowie Kaffee. 1798 wurde der Schoner² „Johann Hinrica“ nach nordamerikanischer Bauart fertiggestellt, eines der ersten Schiffe dieser Bauart, das bei einer Werft im Weserraum vom Stapel lief.



Hinrich Bosse II 1771-1848. Reproduktion Jörg Sarbach.



Bremer Schiffe im Hafen von Baltimore. Reproduktion Jörg Sarbach.

Krise in der Franzosenzeit und neuer Aufschwung

Am 10. Dezember 1810 erfolgte die Okkupation Nordwestdeutschlands mit den Hansestädten in das Kaiserreich Frankreich. Kriegspolitische und schutzzöllerische Maßnahmen ließen Handel und Schifffahrt kaum noch Perspektiven.

Auf den Werften im Unterweserraum gab es kaum noch Arbeit. Bei Bosse konnte der 1810 begonnenen Neubau des 200 Last³ großen Schiffes „Alexander“ nicht vollendet werden. Die Franzosen drohten 1812, das Schiff und sieben weitere bei der Werft liegende Schiffe zu zerstören, damit sie den gegnerischen Engländern nicht in die Hände fielen.

Die französische Herrschaft endete nach der Völkerschlacht bei Leipzig (16. - 19. Oktober 1813). Als Mitglied des Deutschen Bundes erlangte Bremen seine Souveränität zurück. Bei Bosse wurde die vor dem Zugriff der Franzosen gerettete „Alexander“ fertiggestellt und lief 1814 vom Stapel. Die Burg war so mit Neugierigen gefüllt, dass man ihre Zahl wohl auf 2.000 schätzen konnte.

Das Vollschiff war das größte bislang bei Bosse gebaute Schiff, doch wurden Schiffe dieser Größe derzeit kaum gebraucht. Der bremische Überseehandel war der Konkurrenz, vor allem der englischen und amerikanischen Exporteure, nicht gewachsen.

Seit Ende der 1820er Jahre erholten sich Handel und Schifffahrt und damit auch der Schiffbau. Die Flaute nach dem Ende der französischen Besetzung (1810 bis 1813) konnte mit der Ausdehnung des transatlantischen Verkehrs auf der Basis von Handels-, Schifffahrts- und Freundschaftsverträgen mit europäischen und überseeischen Staaten überwunden werden. Die Auflösung des spanischen Imperiums in Süd- und Mittelamerika eröffnete weitere Handelsmöglichkeiten. Unter der rot-weiß gestreiften Bremer Flagge, der sogenannten „Speckflagge“, florierte der transatlantische Handel. Mit dem zunehmenden Überseeverkehr stieg die Nachfrage nach Schiffen und die Beschäftigung der Werften im Weserraum.

Ein erhebliches Übergewicht an Importen, vor allem von Kolonialwaren, wurde durch die zunehmende Auswanderung ausgeglichen. Sie ermöglichte günstige Rückfrachten, da die Entgelte für die Hinreise die Kosten senkten. Das Bewusstsein um die Bedeutung der Auswanderung als wichtigem Wirtschaftsfaktor und humanitäre Gründe veranlassten den Bremer Senat und die Kaufmannschaft zu Verbesserungen der Bedingungen. Am 1. Oktober 1832 wurde die erste bremische Auswanderungsverordnung erlassen, die zugleich die erste deutsche Schutzvorschrift und Vorbild für die weitere Auswanderergesetzgebung war.

Die Schiffswerft Bosse war mit Aufträgen Bremer Handelshäuser wie H. H. Meier & Comp., C. Melchers & Co., C. J. Brauer & Sohn, Buxdorf & Wichelhausen und Gebrüder Kulenkampff gut ausgelastet. Bosse baute seit den 1830er Jahren wieder Walfangschiffe. Im Vergleich zu den Grönlandfahrern waren die Südseewalfangschiffe schlanker gebaut. Wegen ihres großen Tiefgangs und des flachen Fahrwassers von Lesum und Weser erhielten die Schiffe ihre Ausrüstung und Decksaufbauten erst in Vegesack oder Brake.

Generationswechsel und neue Impulse

Hinrich Bosse II übertrug die Leitung der Werft 1833 seinem ältesten Sohn Johann Hinrich Bosse. Der zweitälteste Sohn Georg Bosse fuhr als Kapitän zur See, auch auf eigenen Schiffen. Dessen Schwester Margaretha Sophia Bosse erledigte die Buchhaltung. Der dritte Bruder Hinrich Bosse III trat ebenfalls als Schiffbauer in den Betrieb ein. Fachkenntnisse zum modernen Schiffbau, insbesondere zum Bau von Clippern, erwarb er 1846 und 1847 auf einer Werft in Baltimore. Der jüngste Sohn Hermann Diedrich Bosse fuhr als Steuermann zur See und war 1853 bis 1860 als Goldsucher in Australien gewesen, bevor er Teilhaber der Werft Bosse in Burg wurde.

Die Bosse-Werft, wie sie allgemein genannt wurde, erlebte einen Aufschwung: Jedes Jahr wurde auf der Werft von Bosse mindestens ein Schiff fertiggestellt. Zeitweilig waren bis zu 200 Arbeiter beschäftigt.

Zur Zeit des Aufenthalts von Hinrich Bosse III in den Vereinigten Staaten entwickelten die Schiffbauer an der Ostküste einen neuen Schiffstyp: den Clipper. Sie hatten eine andere, schnittigere Formgebung und waren höher getakelt als die breiteren, plumpen und geräumigen Segler niederländischer Bauart. Das machte die Schiffe zu Schnellseglern mit Rekordleistungen, unter anderem beim Transport von Menschen und Material um Kap Hoorn während des 1848 einsetzenden kalifornischen Goldrausches. Der neue Schiffstyp fand Nachahmungen auch auf den Werften im Weserraum.

Bonuskarte

Punkte sammeln
und sparen

*Immer
eine tolle
Geschenk-
Idee!*

Zahlungsmittel

Aufladen und einfach
bargeldlos bezahlen

Gutschein-Karte





Die Werften an der Unterweser stellten sich seit den 1850er Jahren nicht völlig auf die neue Bauweise um, sondern nahmen zum Anschluss an den neuen Trend im weltweiten Schiffsverkehr eine Angleichung der gängigen Schiffstypen der Paketsegler, Auswanderer- und Frachtschiffe an die Formgebung, Takelung und Besegelung der amerikanischen Clipper vor. Nach der Wirtschaftskrise von 1857 wurden die schnellen Schiffe wegen der geringeren Tragfähigkeit unrentabel. Zunehmend übernahmen Dampfschiffe die Beförderung von Menschen und Frachten. Die Passagen waren zwar teurer, aber von wesentlich kürzerer Reisedauer.

Nach dem Tod von Hinrich Bosse II führte zunächst der älteste Sohn Johann Hinrich die Werft unter der Firma J. H. Bosse weiter. Der zwei Jahre jüngere Bruder Georg beteiligte sich nicht an der Familienwerft. Er fuhr als Kapitän zur See. Nachdem die beiden jüngeren Brüder Hinrich Bosse III und Hermann Dietrich Bosse eingetreten waren, firmierte die Werft als Gebrüder Bosse. Johann Hinrich Bosse hatte die kaufmännische Leitung, Hinrich Bosse III war für den technischen Bereich verantwortlich.

Ende des traditionellen Schiffsbaus in Burg

Angesichts der schwierigen wirtschaftlichen Situation der Schiffbaubetriebe im Unterweserraum versuchten Werftbesitzer durch Einsparungen bei den Personalkosten konkurrenzfähig zu bleiben. Die Auftragslage war aufgrund des Niedergangs des Holz- und Segelschiffbaus mit dem Aufkommen der Dampfschiffahrt und des Eisenschiffbaus rückläufig.

Eine von Schiffszimmerleuten, Schiffstischlern und Schmieden gebildete Vereinigung legte am 31. März 1867 eine Resolution mit ihren Forderungen vor: eine Beschränkung der Arbeitszeit auf 72 Stunden pro Woche im Sommer und 60 Stunden im Winter. Durch die Arbeitszeitverkürzung sollten Entlassungen vermieden werden. Die Schiffswerftbesitzer lehnten ab. Am 3. April 1867 legten die Beschäftigten auf fast allen 36 Werften im Unterweserraum und auch die Segelmacher die Arbeit nieder. Das waren insgesamt etwa 3.000 Personen. Darauf folgende Verhandlungen scheiterten. Die Werftbesitzer warben auswärtige Arbeiter an.

Auf der Werft Bosse wurde fast zwei Monate lang gestreikt. Die Beschäftigten forderten die aufgrund des dortigen Facharbeitermangels in Bremerhaven gezahlten höheren Arbeitsentgelte. Nach Zugeständnissen Bosses nahm ein Teil der Arbeiter am 29. Mai 1867 die Tätigkeit wieder auf. Es kam aber zu weiteren Verzögerungen bei der Fertigstellung von Schiffen, weil die Beschäftigten nur nach und nach oder gar nicht zurückkehrten, wenn sie eine andere Tätigkeit aufgenommen hatten. Drei Schiffe, unter anderem die „Lessing“ mit einem Auftragsvolumen von 59.000 Reichstalern, liefen nicht rechtzeitig vom Stapel.

Fast 100 Jahre – von 1780 bis 1869 – bauten drei Generationen Bosse auf der Werft an der Lesum mehr als 100 amtlich registrierte Segelschiffe, die mit Menschen und Waren über die Weltmeere fuhren. Daneben wurde noch eine unbekannt Zahl von kleineren Schiffen gebaut. 1869 lief das letzte Schiff vom Stapel. Damit endete der Schiffbau in Burg. Konkurrenz und Kostendruck beeinträchtigten seit der Mitte des 19. Jahrhunderts den Schiffbau an der Weser. Nordamerikanische Schiffe wurden in großer Zahl angeboten, als der Frachtmarkt zur Zeit der Weltwirtschaftskrise 1857 und der

Sezessionskriege (1861 bis 1865) verfiel und schließlich nach der Eröffnung der ersten durchgehenden transkontinentalen Bahnverbindung (1869) ein Teil der Transporte zwischen atlantischer und pazifischer Küste auf die Schiene verlagert wurde.

Entscheidend für den Niedergang der Segelschiffahrt und des traditionellen Schiffbaus aber waren der Übergang von der Segel- zur Dampfschiffahrt und die Umstellung vom Holz zum Eisenschiffbau. Die Einführung von Eisen und Stahl als neuer Materialien im Schiffbau veränderten zwar nicht grundsätzlich die Formgebung der Schiffe, da die Eisenkonstruktionen dem hölzernen Bauprinzip entsprachen. Aber das Berufsbild des Schiffbauers änderte sich gravierend. Erste Segelschiffe mit eisernem Rumpf lieferten die im Zuge der Industrialisierung seit den dreißiger Jahren führenden englischen Werften, bevor sich mit dem Fortschritt der deutschen Eisen- und Maschinenproduktion auch die deutsche Schiffbauindustrie entwickelte.

Die sogenannten „Qualmkästen“ wurden zu einer bedrohlichen Konkurrenz der ozeanischen Segelschiffahrt. Mit der Durchsetzung der technologischen Neuerungen in Schiffahrt und Schiffbau ging die Zeit der handwerklich betriebenen Schiffszimmereien und der Kaufmannsreeder, die ihre Geschäfte mit einer eigenen Flotte betrieben, zu Ende. Kapitalkraft, kaufmännische Organisation, theoretisches und praktisches technologisches Wissen wurden zu entscheidenden Parametern, die von den meisten traditionell als Familienunternehmen betriebenen Schiffbauereien nicht zu leisten waren.

Schiffe mit größerem Tiefgang konnten wegen der geringen Wassertiefe der Lesum in Burg nicht gebaut werden. Bosse war aus dem Grunde bereits für die Ausrüstung und Reparatur großer Segler auf Bremerhaven als zweiten Standort ausgewichen. Die drei Brüder Johann Hinrich, Hinrich und Hermann Dietrich Bosse entschieden sich gegen eine Fortsetzung des Schiffbaus. 1868 gründeten sie die „Hermann Bosse & Co. Sägewerk und Holzhandlung“. Der 1839 für 30 Jahre abgeschlossene Pachtvertrag für das Werftgelände an der Lesum wurde auf das neue Unternehmen übertragen und verlängert. Da weiterhin Holz als Rohstoff verarbeitet wurde, konnten erfahrene Mitarbeiter weiter beschäftigt und so Einkommen und Arbeitsplätze gesichert werden.

Dr. LYDIA NIEHOFF
Zusammenfassung JOCHEN SCHRADER

Begriffe

- ¹ Vollschiff: Großsegler mit drei Masten
- ² Schoner: Segelschiff mit zwei Masten
- ³ Last: Maß für die Tragfähigkeit eines Schiffes. In Hamburg und Bremen 3.000 kg

Anmerkung der Redaktion

Das von Herrn Bosse herausgegebene Buch mit dem Titel „Segelschiffe aus Bremen-Burg – Die Bosse Werft 1778 – 1869“ ist nicht im allgemeinen Buchhandel erhältlich. Exemplare sind bei Otto & Sohn in Vegesack (bis Schließung), im Buchladen Lesumer Lesezeit und im Heimatmuseum Schloss Schönebeck erhältlich. Darüber hinaus kann das Buch in der Bibliothek des Heimatvereins angesehen oder in der Stadtbibliothek Lesum entliehen werden.

Die Quellenangaben in der Darstellung von Frau Niehoff können im Exemplar des Heimatvereins eingesehen werden.

Burmester-Werft

Wirtschaftswunder an der Lesum in Bremen-Burg

In der Sommerausgabe des Lesumer Boten ist ein Bericht über die Bosse-Werft erschienen. Sie bestand von 1778 bis 1869 in Burg auf der linken Lesumseite. Wenige hundert Meter lesumaufwärts existierte im zwanzigsten Jahrhundert eine weitere Werft, die von Ernst Burmester gegründet wurde und in der mein Vater als Tischler arbeitete. Das hat mich motiviert, der Geschichte dieser Werft nachzugehen.



*Ernst Burmester am Steuer seiner Aschanti II in den 1930er Jahren
(Quelle: M. Glahr, entnommen aus dem Werk von Klaus auf dem Garten, siehe auch Literaturangabe)*

Wer war Ernst Burmester? Er wurde 1893 in der neu entstandenen Vorstadt Findorff geboren. Sein Vater war Klempnermeister und führte einen kleinen eigenen Betrieb. Wie es üblich war, verfolgte der Sohn Ernst die Laufbahn des Vaters und absolvierte eine Klempnerlehre bei ihm. Die Meisterprüfung legte er 1919 ab, nachdem er als junger Soldat am ersten Weltkrieg teilgenommen hatte.

Schon früh erwachte sein großes Interesse an der Schifffahrt und besonders am Segeln. Der fünfzehnjährige Klempnerlehrling baute sich selbst ein Boot aus Zinkblech und sicher träumte er von einer eigenen richtigen Segelyacht.

Der Vater hatte erwartet, dass sein Ältester die kleine Klemp-

nerfirma weiterführen würde. Daraus wurde nichts, denn Ernst Burmester entschloss sich, eine eigene Bootswerft zu gründen. Welch ein Wagnis, Welch ein Mut, Welch ein Selbstbewusstsein! Es brauchte dazu Land, Werkshallen, Arbeitskräfte und vor allem Startkapital. Burmester hatte nichts und fand alles. Er fand ein Stück Land, Geld von den Banken und vor allem Unterstützung in der Familie und im Freundeskreis. 1920 mit 27 Jahren gründete er seine Werft am linken Lesumufer. 1925 wurde sie als Yacht- und Bootswerft Burmester GmbH im Handelsregister eingetragen.

Zwei Jahre lang half ihm der jüngere, kaufmännisch ausgebildete Bruder Henry bei den aufwendigen Geschäftsangelegenheiten. Es brauchte großen Durchhaltewillen und vieles musste improvisiert werden. Die wirtschaftliche Lage nach dem ersten Weltkrieg war instabil. 1923 vernichtete die Inflation zahlreiche Vermögen. Es gab starke Konkurrenz, besonders durch die 1909 gegründete Werft Abeking und Rasmussen in Lemwerder. Aber die Nachfrage nach kleinen Yachten und Motorbooten war groß. Burmester entwickelte ein starkes unternehmerisches Talent und vermarktete seine Boote gut. Schon in der Weimarer Republik begann er mit der deutschen Marine zusammenzuarbeiten und lieferte Minensuchboote. Durch die Teilnahme an Regatten, zunächst auf der Unterweser und um Helgoland, später auch an der ostamerikanischen Küste, und die dabei gewonnenen hohen Preise wurde er schließlich international bekannt und geschätzt. Die großen Anfangsschwierigkeiten waren überwunden, als 1929 die Börsenkrise in New York die Weltwirtschaft mit voller Wucht traf und auch in Deutschland eine andauernde Arbeitslosigkeit auslöste. Burmesters Werft hielt durch und bot begehrte Arbeitsplätze. Begehrte waren sie auch, weil der Chef übertarifliche Löhne zahlte und weil das Betriebsklima gut war. Ernst Burmester suchte die Nähe zu seinen Arbeitern,



Die Aschanti IV auf der Kieler Woche 1962

(Quelle: Bundesarchiv, B 145 Bild-F013260-0009 / Steiner, Egon / CC-BY-SA 3.0, CC BY-SA 3.0 de)



Blick vom früheren Burgdammer Hafen auf die Burmester-Werft, Aufnahme vermutlich aus 1973

(Quelle: Fotoarchiv HVL, Archiv-No. FBurgdamm00018)

ging durch die Hallen und redete mit ihnen platt. Er trat nicht dem Arbeitgeberverband bei, und als einziger bekannter Betrieb ließ er die regelmäßigen Gewerkschaftsbeiträge vom Lohn abziehen und den Verbänden überweisen. Er führte die Werft wie einen großen Familienbetrieb, war ein Patriarch in einem positiven Sinne. Aber er war auch sehr anspruchsvoll. Er konnte durchgreifen und sehr laut werden. In der Arbeiterschaft kursierte der Spruch: „Bei Burmester musst du alles können.“ Wenn die Lieferfrist knapp war, dann wurde durchgearbeitet, manchmal 24 Stunden am Stück!

Die Werft im Dritten Reich: Mein Vater wird Arbeiter bei Burmester

Mein Vater Friedrich Meyer hatte 1929 seine Tischlerlehre bei der Tischlerei Mölck in Burgdamm abgeschlossen und fand mit gut 20 Jahren eine Arbeitsstelle auf der Burmester-Werft.

Nachdem Hitler 1933 an die Macht gekommen war und die Weimarer Demokratie vom totalitären Nazi-Staat abgelöst wurde, gab es wirtschaftlich keinen freien Markt mehr. Die Wirtschaft wurde mehr und mehr den Wünschen und Zwecken des nationalsozialistischen Staates unterstellt und für die bald beginnende Aufrüstung in Dienst genommen. Mit dem 1939 angezettelten Krieg wurde sie Kriegswirtschaft. Wie konnte eine Werft in einer solchen Situation bestehen? Die Antwort lautet: Nur durch Anpassung und Mitarbeit. Burmester war kein fanatischer Nazi, aber er passte sich an. Seine Werft wurde wie viele andere ein Rüstungsbetrieb. Und dieser Betrieb florierte und expandierte. Im Olympiejahr 1936 hatte sich Burmester mit seiner Crew an der Atlantikregatta

beteiligt und gesiegt. Dazu Klaus Auf dem Garten: „Der Sieg einer auf seiner Werft gebauten, von seinem Konstrukteur gezeichneten Yacht hatte den Blick einer olympiabegeisterten Öffentlichkeit nach Bremen-Burg gelenkt, und die Kriegsmarine favorisierte ihn mit der Beauftragung von Konstruktion und Bau großer Dienst-Segelyachten zu Schul-, Repräsentations- und Regattazwecken.“

Gebaut wurden auch patentierte Rettungsboote und kleine Boote wie u. a. Räumboote und Seefahrtkreuzer-Yachten für die Kriegsmarine. 1941 richtete Burmester in Swinemünde zwei Zweigwerften für die Kriegsproduktion ein: die Yacht- und Bootswerft Burmester Räumbootswerft und die Ernst Burmester Schiffswerft für den Kriegsfischkutterbau.

Rüstungsbetriebe konnten mit Bewilligung in Berlin wichtige, unentbehrliche Mitarbeiter (unabkömmlich) stellen und sie damit vom Wehrdienst befreien. Dieses Privileg hatte auch mein Vater. Er verlor sein Leben deshalb nicht im Krieg.

Rüstungsbetriebe hatten das Recht, Zwangsarbeiter zu beschäftigen. Das nutzte auch Ernst Burmester. Damit ist ein dunkles Kapitel angesprochen. Aus einer Liste der zahlreichen in Bremen-Nord errichteten Internierungslager für Zwangsarbeiter geht hervor, dass bei Burmester 45 Niederländer und Belgier beschäftigt waren. Es waren zivile Zwangsarbeiter, keine Kriegs- oder Strafgefangenen. Mit zweien von ihnen, Belgiern, ist mein Vater in Kontakt gekommen. Er durfte sie zu sich ins Elternhaus einladen, „damit sie mal etwas Ordentliches zu essen bekamen“. So entstand eine Freundschaft, die über das Kriegsende hinaus bestehen blieb.

Das Wirtschaftswunder geht weiter – die Nachkriegszeit

Nach dem Krieg musste sich Ernst Burmester vor der Entnazifizierungsbehörde der Alliierten in Bremen verantworten. Es ging für ihn glimpflich aus. Er wurde als Mitläufer eingestuft und konnte seine Werft bald weiterführen. Das Wirtschaftswunder an der Lesum vereinte sich nun mit dem Wirtschaftswunder der neu gegründeten Bundesrepublik Deutschland.

Durch erneute Zusammenarbeit mit der Marine und viele private Aufträge wuchs die Belegschaft bis 1959 auf 750 Personen und der Gewinn steigerte sich. Die Yacht- und Bootswerft Burmester stand in den Adressbüchern der Reichen. Burmester kam zu Geld. Mit der Aschanti IV erbaute er sich 1954 die damals größte deutsche Segelyacht.

Burmester starb 1969. Ein Schwiegersohn, der Hamburger Unternehmer und Segler Hans-Otto Schürmann, übernahm die Werft. In den siebziger Jahren erfolgte der Niedergang. Die Belegschaft sank auf rund 220. Der Niedergang betraf von diesem Zeitpunkt an bis in die achtziger und neunziger Jahre fast alle Werften im Unterwesergebiet, aber die Burmester-Werft hatte noch Glück. Zwar musste der Standort an der Lesum aufgegeben werden, doch 1979 wurde die Werft und mit ihr die gesamte Belegschaft von der Lürssen Werft in Bremen-Veegesack übernommen. Dank zahlreicher weiterer Übernahmen überstand die Lürssen-Werft das Werftensterben und existiert noch heute.

Dr. HEINRICH A. MEYER-REICHENAU

Literatur:

Klaus Auf dem Garten. Yacht- und Bootswerft Burmester. Bremen: 1920–1979. Ein bedeutendes Kapitel deutscher Bootsbau- und Segelsportgeschichte. Hauschild Verlag, Bremen 2002.

Lesca Manare
Käse · Weine · Delikatessen
Köstliches für jeden Tag!

HINDENBURGSTRASSE 59 · 28717 BREMEN-LESUM
TEL.: (0421) 9 49 83-54 · FAX (0421) 9 49 83-55



Esso
Platjenwerbe

**nah
gut**

Montag-Sonntag für Sie da!

Öffnungszeiten:
Montag - Freitag 07:00 - 20:00
Sonnabends 08:00 - 18:00
Sonn- & Feiertags 09:00 - 18:00

AdBlue[®]
PKW/LKW

Werften an der Lesum (3)

Manche Orte besitzen eine andauernde Anziehungskraft. Das hat seinen Grund in ihrer besonderen Lage und Schönheit, aber auch Brauchbarkeit für menschliches Wirken, in der Geschichte, die mit ihnen verbunden ist. Das linke Lesumufer in Bremen-Burg ist solch ein Ort. Dort entstanden im 19. Jahrhundert die Bosse-Werft und im 20. Jahrhundert die Boots- und Yachtwerft von Ernst Burmester. Hier geht die Geschichte weiter:

Auf eigenen Füßen in Burmesters Fußstapfen: Die neue Bootswerft von Jan und Michaela Meyer auf ehemaligen Burmestergelände

1979 wurde die Burmester-Werft von der Lürssen-Werft an der Weser übernommen. Alles brauchbare Material wurde nach Lemwerder transferiert. Die Gebäude blieben ungenutzt stehen und verfielen. Die große Schiffbauhalle fiel 1984 einem Brandanschlag zum Opfer. Doch der Verfall fand bald ein Ende. Etwas Neues entstand. Die Initiative lag bei Egon Meyer. Er war als Tischler lange bei Burmester beschäftigt und wurde dann von der Lürssen-Werft übernommen. Doch es gefiel ihm bei Lürssen nicht, und schon 1980 beschloss er, sich selbständig zu machen. Egon Meyer hatte die Tochter des Gastwirtes Johann Imhoff geheiratet, dessen Gaststätte neben dem Werftgelände lag und der auch eine Steganlage und Boots- sowie Liegeplätze für Wassersportler auf der Lesum vermietete. Weitere Angebote waren ein Winterlager für Boote und Yachten und ein kleiner Wartungs- und Reparaturservice. Meyer sah seine Zukunft in der Weiterführung und im Ausbau dieses Betriebes.

1985 kaufte er das Gelände, auf dem ein Jahr vorher die große Schiffbauhalle Burmeisters abgebrannt war und errichtete dort eine kleinere Halle für den großen Bedarf nach Winterliegeplätzen. Die Sache florierte.

Inzwischen hatte Jan Meyer, der Sohn von Egon Meyer, seine Meisterprüfung als Bootsbauer abgelegt. 1993 wurde er Mitarbeiter im Unternehmen seines Vaters, und er verfolgte ein großes Ziel: mit der Reaktivierung der Burmester-Werft „ein in Bremen einzigartiges Wassersportzentrum aufzubauen, in dem der Kunde zentral alles angeboten bekommt, was er für sein Hobby benötigt.“ (Klaus Auf dem Garten)



1994 gründete Jan Meyer die Yachtwerft Meyer GmbH. Eine unschätzbare Hilfe hatte Meyer dabei an seiner Frau Michaela Meyer; sie übernahm als gelernte Steuerfachgehilfin und ausgebildete Betriebswirtschaftlerin die kaufmännische Geschäftsleitung. Geschäftsführender Gesellschafter war Jan Meyer. Bis 1995 konnten auf einem Gelände von 10.000 qm schon viele Räumlichkeiten vermietet werden. Parallel dazu lief der Bau von Aluminiumarbeitsbooten oder von Modellen für Schiffsversuchsanstalten. 1996 traf die neue Firma ein verheerender Schicksalsschlag: Durch Brandstiftung wurde die große Lagerhalle vollständig vernichtet und mit ihr 28 Yachten. Doch das Ehepaar Meyer gab nicht auf und machte sich, nachdem der Schock überwunden war, an den Wiederaufbau. Die große Halle wurde wieder aufgerichtet. Zum gesamten Betrieb gehörten zahlreiche Mieterfirmen, die sogenannte Synergieeffekte ermöglichten: eine Motoren-Schlosserei, ein Yachtelektriker, eine Tischlerei und eine Persenning-Schlosserei, die Schiffsabdeckungen nähte. Zur Kundschaft zählten neben privaten Yachtbesitzern auch Großanbieter wie Lürssen, Thyssen oder Alja.

DR. HEINRICH A. MEYER-REICHENAU

Ein Besuch bei der Yachtwerft Meyer im Jahr 2025: Moderner Yachtbau

Fährt man mit dem Fahrrad von Burg nach Wasserhorst über den Lesumdeich, muss man ein Stück hinter dem Bahnübergang seine Geschwindigkeit drosseln. Der Weg führt mitten durch das Gelände der ehemaligen Burmester-Werft. Rechts und links sind Produktionshallen, links am Lesumufer sieht man die Slipanlage. Das Gelände wird aktuell von der Yacht-



werft Meyer genutzt. Der Geschäftsführer der Werft, Dr. Kolja auf der Heide, hat uns für eine Stunde empfangen und das Unternehmen nähergebracht.

Vor einigen Jahren wurde das Unternehmen komplett an die Zodiac Milpro Gruppe verkauft, die den Standort in Burglesum als einen von fünf Werftstandorten weltweit betreibt.

Der Luxus-Yachtbau für einen internationalen Kundenkreis ist das Hauptstandbein der Yachtwerft Meyer. Allerdings fahren natürlich keine großen Yachten, wie wir sie von den Werften an der Weser kennen, auf der Lesum. Aber für Tenderboote – also bis um die 12 Meter lange Beiboote der Yachten – ist Meyer eine prima Adresse und wird häufig bei Neubauten der großen Werften mit „ins Boot genommen“. Punkten kann die Werft vor allem damit, dass sie angefangen vom individuellen Design über die Konstruktion und den eigentlichen Bootsbaubis hin zur Auslieferung alles aus einer Hand anbietet. Dabei ist der enge Kontakt mit den Kunden selbstverständlich. Je nach Größe und Komplexität können bis zu fünf Tender pro Jahr von der Yachtwerft Meyer produziert werden.

Für Rumpf und Außenhülle der Tenderboote wird überwiegend glasfaserverstärkter Kunststoff (GFK) verwendet. Das Unternehmen kann die dafür erforderlichen individuellen Formen selbst herstellen. In der Ausrüstung der Tender spielt Holz nur für den Innenausbau eine Rolle. Im Militärbereich werden Festrumpfschlauchboote, sogenannte RIBs, gefertigt. Sie werden unter anderem für das Kommando Spezialkräfte der Bundesmarine produziert und gehen natürlich auch an andere Eigner – hier ist der enge Draht zu den anderen Konzernunternehmen hilfreich.

Historisch begann dies mit dem Bau von Ausbildungsbooten für die Marine als zweites Standbein.

Neben dem Neubau spielen auch Wartungen und Modernisierungen bestehender Boote eine wichtige Rolle. Hier geht es etwa um den Einbau von neuen Motoren oder um die Beseitigung von Unfallschäden. Daneben hat die Werft eine Zulassung für den Bau von Rettungsbooten.

Um dieses Spektrum an Dienstleistungen und Produkten anbieten zu können, sind auf der Werft etwa 50 Mitarbeitende beschäftigt, viele davon sind der Werft seit vielen Jahren verbunden. Berufsbilder sind beispielsweise Designer, Schiffbauingenieure, Bootsbauer (darunter auch drei Bootsbauerinnen) und Laminierer. Zusammen mit den Kolleg:innen in der Verwaltung sorgen sie dafür, dass gute Qualität abgeliefert wird und die Kunden zufrieden sind. Wenn es eng wird, kann die Werft auch auf die Unterstützung durch ausländische Teams zurückgreifen.

Zurzeit durchlaufen fünf Mitarbeiter eine Ausbildung zum Bootsbauer. Hier wird kooperiert mit der Bootsbauerschule Travemünde. Auch die Meisterausbildung wird vom Unternehmen unterstützt, so dass das während der Ausbildung gewonnene Wissen auch zukünftig für die Yachtwerft Meyer erhalten bleibt.

Neben der eigenen Belegschaft sind einige wenige Unterauftragnehmer aus der Region vor allem in den Bereichen Motoren, Elektrik und Stahlbau am Bau beteiligt.

Der Standort in Burg ist – obwohl kein Industriestandort – direkt an der Lesum für einen Werftbetrieb dieser Größe gut geeignet. Die gebauten Schiffe können direkt neben der Werft getestet und den Auftraggebern präsentiert werden. Zukünftig ist auch der Bau und Ausbau größerer Boote für die Zodiac Milpro Gruppe geplant. Zu wünschen ist, dass auch in Zukunft die Auftragslage weiter gut bleibt und der Betrieb bei der häufig schwankenden Nachfrage in der Schiffbaubranche erfolgreich weiterbesteht und expandieren kann.

KLAUS BERGMANN, JOCHEN SCHRADER

Fotos: Yachtwerft Meyer

Quellen:

Klaus Auf dem Garten. Yacht- und Bootswerft Burmester. Bremen: 1920–1979. Ein bedeutendes Kapitel deutscher Bootsbau- und Segelsportgeschichte. Hauschild Verlag. Bremen 2002.

Weser-Kurier, 25.11.2007: Nicht nur Boote für den Five-o'-Clock-Tea

<https://yachtwerft-meyer.com>, letzter Aufruf 26.1.2026

<https://zodiac-milpro.com>, letzter Aufruf 26.1.2026

<https://bremen-grambke.de/Yachtwerft+Meyer>, letzter Aufruf 26.1.2026

Korrektur:

Im Artikel über die Burmester-Werft im letzten Lesumer Botten wurde als Sterbejahr von Ernst Burmester 1969 angegeben. Ein aufmerksamer Leser, der den Grabstein der Familie Burmester auf dem Lesumer Friedhof kennt, wies uns darauf hin, dass er bereits 1965 verstorben ist.

Fachberatung bekommen Sie im



Natürlich gesund leben

**Ihr Fachgeschäft für
ganzheitliche Alternativmedizin und
Naturheilkunde TCM**

Hindenburgstraße 35 • Bremen-Lesum • Telefon 0421/637074
Kirchenstraße 11a • 27711 OHZ • Telefon 04791/986878
www.reformhaus-rathjen.de

Reinhard Kasch

Inh. Markus Kasch

Lesumer Heerstr. 85-87

28717 Bremen

Telefon: 0421 – 622227

E-Mail: firma.kasch@web.de

www.kasch-bremen.de

Kasch

Moderner Hausrat

Glas und Porzellan

Gartenbedarf

Wir erinnern... Raschens Werft

Erinnerung an Peter Gedaschke

Für die 4. Folge unserer Reihe über Werften an der Lesum musste nicht neu recherchiert werden, denn Peter Gedaschke, Mitgründer des Lesumer Boten, hat diesen Artikel schon im Dezember 2012 in der Nr. 78 veröffentlicht. Nach Rücksprache mit seiner Frau freuen wir uns, ihn erneut - auch als Erinnerung an Peter Gedaschke - drucken zu dürfen.



Die Farbpostkarte - nach einer Überlieferung – zeigt Raschens Schiffswerft in St. Magnus im Jahre 1800, Foto: Bildarchiv W. Hoins

Zeuge einer regen Schiffsbautätigkeit waren an den Flüssen Weser und Lesum eine ganze Zahl von Werften, die ihre Blütezeit im 19. Jahrhundert mit dem Bau von Holzschiffen erlebten. Sie bevorzugten vor allem die Fertigung der Schiffstypen Brigg¹ und Bark² in großer Zahl, wobei die Werften auch Zubehör lieferten, wie Rettungs- und Beiboote oder führten notwendige Reparaturen durch.

Mit dem Aufkommen der Eisenschiffe begann der Niedergang der Werften. Viele erkannten die Zeichen der Zeit nicht und verpassten die Umstellung auf neue Werkstoffe. Dennoch überdauerten einige Betriebe die Krise und spezialisierten sich zum Beispiel auf den Bau von Beiboaten oder Yachten.

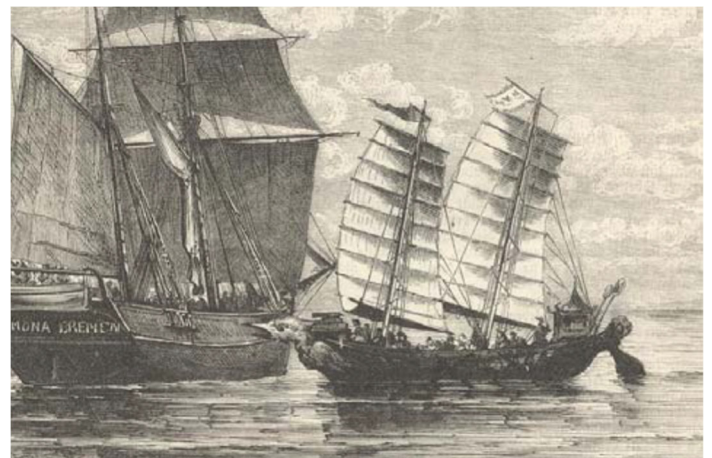
Somit lenken wir unseren Blick auf ein altes Backsteinhaus mit kleinerem Anbau am Admiral-Brommy-Weg in St. Magnus, das zu den wenigen historischen Häusern gehört, die bis heute erhalten blieben. Es ist das ehemalige Hauptgebäude von Raschens Werft, die Henrich Raschen (1735-1800), von Beruf Schiffzimmermeister, im Jahre 1776 gründete und auf der 1777 das erste hölzerne Schiff vom Stapel lief. Es war die „Sanct Magnus“. Das Schiff fuhr unter Bremischer Flagge. Das war nur möglich, weil es im Vegesacker Hafen seinen Endausbau erhalten hatte.

Das heutige Bremen-Nord war damals ein Schiffbauzentrum. Von 140 Schiffen, die in den bremischen Schiffslisten vom Jahre 1797 angeführt werden, so vermerkt, wurden bereits zwölf Schiffe zwischen 1780 und 1797 auf Raschens Werft in St. Magnus gebaut. In der Hochrechnung entstanden auf der Werft im Laufe ihres Bestehens bis 1870 99

Seeschiffe, u. a. ostfriesische Galeonen³, Schoner⁴, Briggen, Barken, Fregatten⁵ und auch mehrere Walfangschiffe.

Fünf bremische Seeschiffe trugen zwischen 1829 und 1879 den Namen „Lesmona“ über die Weltmeere. Davon wurden zwei der Schiffe auf Raschens Werft gebaut - eine Bark und ein Schoner. Das älteste Schiff dieses Namens war der 1829 auf Raschens Werft in St. Magnus gebaute Schoner „Lesmona“, der erst nach drei Jahren Bauzeit vom Stapel lief. Er wurde für die Bremer Kaufleute Friedrich und Eberhard Delius und Carl Frank gebaut und war mit neun Mann Besatzung ausgestattet. Hinzu kam der Kapitän Carl Frank, der auch Mitinhaber des Schiffes war.

Eines der Schiffe mit dem Namen „Lesmona“ fiel chinesischen Piraten in die Hände.



Im Mai 1868 stach die bremische Bark „Lesmona“ von Hongkong aus mit Kurs Saigon in See. Fünf Tage nach dem Auslaufen wurde das Handelsschiff vor der Küste der südchinesischen Insel Hainan von einer chinesischen Dschunke beschossen; Kartätschen zerrissen Segel und Takelage. Kapitän Friedrich Steinicke reagierte beherzt und ließ sofort die Feuerwaffen nebst Munition für die beiden Geschütze auf Deck heraufholen. Da die Mannschaft sich aber weigerte, sich zu verteidigen, blieb dem Kapitän keine andere Wahl, als sich in sein Schicksal zu ergeben. Sowie die Piraten das Schiff geentert hatten, raubten sie einen Teil der Ladung (Kupfer, Messing und Seide) und bohrten dann nach Vollendung des Raubzugs die „Lesmona“ an, so dass sie vor der Insel Hainan sank. Der gesamten Mannschaft war es zuvor gelungen, sich zu befreien und mit einem lecken Ruderboot die Insel Hainan zu erreichen, von der aus sie sicher nach Hongkong zurückkehrten. (Auszug aus der Weser-Zeitung vom 10.8.1868).

Nach dem Tode von Henrich Raschen im Jahre 1800 führte sein Sohn Hinrich (1780-1848) das Unternehmen weiter.

Aufgrund der allgemeinen schlechten Lage musste die Raschens Werft im Jahre 1843 Konkurs anmelden. In dem „Intelligenzblatt“ (Ein Intelligenzblatt war seit dem 18. Jahrhundert ein amtliches Mitteilungsblatt nach englischem Vorbild mit Bekanntmachungen wie Gerichtsterminen,

Ausschreibungen, Konkursen, Zwangsversteigerungen, Listen der in den Hotels abgestiegenen Fremden u.a. sowie geschäftlichen und privaten (Klein-)Anzeigen, u. a. Vermietungs-, Verkaufs- und Familienanzeigen. Das Intelligenzblatt war die erste Form eines Anzeigenblattes.) von 1842 ist darüber zu lesen:

„Das zur Concurs-Masse des Schiffsbauers Hinrich Raschen zu St. Magnus gehörende, an der Lesum, etwa eine halbe Stunde von Vegesack, sehr angenehm belegene Wohnwesen, zu welchem zwei gut eingerichtete Wohnhäuser, mehrere Ställe und sonstige Nebengebäude gehören, ferner die dabei befindliche, an der Lesum belegene Schiffswerfte und circa 6 Morgen Garten- und Ackerland, sollen bis Michaelis d. J., im Termine Freitag, den 11. März d. J., Morgens 10 Uhr, an Ort und Stelle zu St. Magnus, öffentlich meistbietend verpachtet werden“.

Weiterhin geht aus dem Artikel hervor, dass der Grundbesitz Hinrich Raschens eine Länge von 900 Fuß hatte.

Die Werft wurde an Eberhard Focke verkauft, der seinerseits die Anlagen an den Schiffbaumeister Bernhard Wencke aus Bremen verpachtete, der hier 1844/50 vier Segelschiffe fertig stellte. 1851 übernahm Georg Heinrich Rischmüller die Werft bis zu seinem Tode 1862 und baute hier in den folgenden zehn Jahren rund 20 Schiffe. Weitere Jahre bis 1868 baute die Firma D. Oltmann Seeschiffe, da die Witwe von Diedrich Oltmann jr. von 1861-1868 den ehemalige Werftbauplatz von G. H. Rischmüller gepachtet hatte. Hier entstanden in dieser Zeit etwa 10 Schiffe für Bremer und Hamburger Reeder von 200 bis 500 Registertonnen.

Der Schiffbau an der Lesum hatte auch wechselnde Schicksale im Laufe der Jahre zu verzeichnen. Der Fortschritt machte auch hier nicht Halt. Das aus Stahlblechen gefertigte Dampfschiff verdrängte das gezimmerte Segelschiff. 1870 lief auf Raschens Werft das letzte hölzerne Seeschiff, eine Bark, von Hilmer & Kleinschmidt gebaut, mit dem Namen „Lesmona“ vom Stapel. Die Firma hatte in den Jahren von 1869 an 3 Segelschiffe gefertigt.

Nach Fertigstellung des letzten Schiffes 1870 wurden die Arbeitsgebäude der Werft abgebrochen. Dazu zählten die Blockmacherei⁶, die Tischlerwerkstatt, das Holzlager, der Stall und ein Schauer. Nur das Hauptgebäude blieb stehen und ist bis heute erhalten. Östlich von dem Hauptgebäude lag in einer Bucht der Helgen.

Später diente das Gebäude als Hofmeierhaus für den Landsitz des Senators Otto Flohr. Otto Friedrich Carl Flohr (* 17. Januar 1869 in Bremen; † 26 Juli 1942 in Bremen) war ein Bremer Kaufmann, Politiker, Mitglied der Bremer Bürgerschaft und Senator.

Obwohl Raschens Werft in der Zeit ihres Bestehens mehrmals den Besitzer, bzw. Pächter wechselte, blieb doch der Name des Gründers immer mit dem Werftplatz verbunden.



Gebäude der ehemaligen Raschens Schiffswerft in St. Magnus 1930 (HVL-Archiv F00287)

Die Tochter Anna Raschen blieb dem Schiffbau verbunden. Sie heiratete den berühmten Johann Lange, der seine eigene Werft besaß, von der noch ein Speicher am Vegesacker Hafen erhalten ist, der heute das Museum Spicarium (inzwischen Geschichtenhaus, die Redaktion) beherbergt.



Anna Lange geb. Raschen (1785-1867)
Grabrelief auf dem Vegesacker Friedhof

Das Ende der Raschens Werft aber ist in der alten Häuserliste des damaligen Ortsvorstehers von St. Magnus festgehalten: In der Straße „Am Kapellenberg“ Ecke „Pumpenstraße“ steht hinter dem alten Pumpenhaus gelegen das ehemalige Haus von J. Bothe. In einem Querbalken über dem Eingang erinnert eine Inschrift an seinen früheren Besitzer Hinrich Raschen: „Hinrich Raschen, Gesche Raschen, den 24. Julius 1784“ heißt es in der Inschrift.

Das äußerlich unveränderte Gebäude von Raschens Werft wurde im Jahre 1987 restauriert. Der Architekt Karl-Heinz Stelling bewunderte lange Jahre das Lagergebäude von Raschens Werft, das er dann kaufte und zu seinem Altersitz umbaute.

PETER GEDASCHKE

Begriffe:

¹Brigg: zweimastiger Frachtensegler mit Rahsegeln an beiden Masten

²Bark: Segelschiff mit mindestens drei Masten

³Galleone: dickbauchige Segelschiffe niederländischer Bauart mit einer Länge von 20 bis 30 Metern und einen oder zwei Masten

⁴Schoner: ursprünglich Segelschiff mit zwei Masten, wobei der vordere Mast kleiner oder gleich groß wie der hintere Mast ist

⁵Fregatte: Segelschiff mit drei Masten, niedrigen Decksaufbauten und Geschützen an Bord

⁶Blockmacherei: Schiffsblöcke oder auch Umlenkrollen sind Holzstücke oder Scheiben an Bord, in deren Mitte sich ein bis drei Rolle befinden, die der Führung des Tauwerks dienen

Quellen:

Ulf Fiedler, Bremen Nord, 1977

Gerhard Schmolte, Burglesumer Heimatbuch, 1985

Friedrich Kühlken, Lesum im vorigen Jahrhundert, 1930

Aktuelle Fotos:



Werftgebäude nach der Restaurierung (HVL-Archiv Nr. F00868)

Fotos: Norbert Kück, Edith Ostendorf



Gebäude der ehemaligen Raschens Werft von der gegenüberliegenden Weserseite (HVL-Archiv F00985).