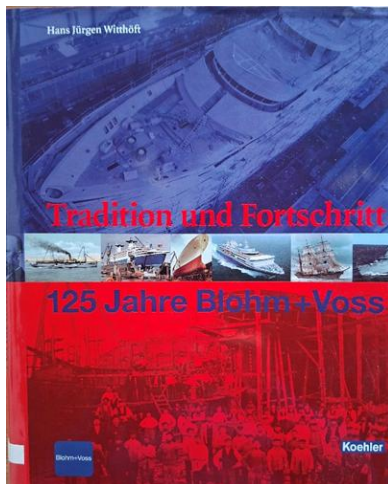


## Aufhebung der Alliierten Beschränkungen für den deutschen Schiffbau vor 75 Jahren

von Margrit Paul

Am 3. Mai 1945 endete der Zweite Weltkrieg für Hamburg; große Teile der Stadt und des Hafens lagen in Schutt und Asche. Die Werften Howaldtswerke, Deutsche Werft, Blohm + Voss, die im Krieg für den Schiffbau im großen Stil Kriegsgefangene, Zwangsarbeiter und KZ-Häftlinge (Außenstelle des KZ Neuengamme bei Blohm + Voss) eingesetzt hatten, waren stark zerstört; die Stülcken-Werft musste bereits vor Kriegsende nach schweren Bombenangriffen 1943 und 1944 ihren Betrieb einstellen.



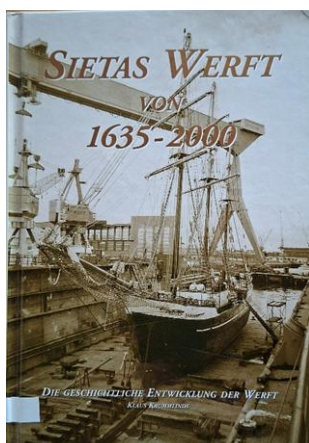
Auch wenn die Sietas-Werft, bekannt als „Kümoschmiede“ (11 von 13 Neubauten 1937-45 waren Küstenmotorschiffe), wie alle anderen deutschen Werften Zubehörteile für den Kriegsschiffbau herzustellen hatte, wurde sie von den Alliierten nicht als kriegswichtig angesehen, was sie vor heftigen Luftangriffen und nach 1945 vor größerer Demontage schützte.

Die Zerstörungen im Hafen, Demontagen und alliierte Beschränkungen für Schifffahrt und Schiffbau brachte das wirtschaftliche Leben in Hamburg zum Erliegen.

Durch die bedingungslose Kapitulation des Deutschen Reiches ging die Regierungsgewalt bis zur Gründung der beiden deutschen Staaten 1949 auf die Alliierten über. Die Bestimmungen des „Potsdamer Abkommen“ vom 2. August 1945, das umfangreiche Demontagen industrieller Anlagen und Reparationsleistungen vorsah, kamen zur Anwendung.

Damit von Deutschland nie wieder die Gefahr eines militärischen Angriffs ausgehen konnte, sollte das Kriegspotential jeglicher Rüstungsproduktion, in die auch die deutschen Werften eingebunden waren, abgebaut und stillgelegt, die industrielle Kapazität beschränkt werden.

Die Besatzungsmächte begannen unverzüglich mit der Demontage respektive Zerstörung der Anlagen. So sprengten britische Militäranghörige u.a. den U-Bootbunker der Howaldtswerke mitsamt der drei dort liegenden U-Bootwracks; die Bunkerruine und Teile der Wracks blieben lange sichtbar, bis 2003 der Vulkanhafen zugeschüttet wurde.



Schifffahrt und Schiffbau wurden weitestgehend verboten; die 2. Potsdamer Proklamation vom 20. September 1945 verfügte, dass kein deutsches Schiff mehr auslaufen durfte, auf See befindliche hatten den nächsten neutralen Hafen anzusteuern. Die gesamte deutsche Handelsflotte, einschließlich der im Krieg von Deutschland requirierten Schiffe, musste den Alliierten übergeben werden. Es wurden u.a. 64 Schiffe mit insgesamt 175756 BRT zwangsverkauft, weitere 33 mit 121800 BRT mit deutscher Munition versenkt, im Rahmen der Reparationsbestimmungen im Herbst 1945 von Großbritannien 45 Schiffe als Prisen genommen. Praktisch wurden die Reste der deutschen Handelsflotte liquidiert.

Im März 1946 hatte der „Potsdamer Industriepan“ Schifffahrt und Schiffbau als für die deutsche Friedensproduktion nicht benötigt definiert, lediglich Schiffsreparaturen und der Bau von Binnenschiffen (Kümos) waren noch erlaubt.

So war zum Beispiel die Rickmers-Werft in Bremerhaven als Reparaturbetrieb der US Navy von Demonstrationen ausgenommen und musste dadurch auch keine werftfremde Fertigung wie andere Werften übernehmen.

Die Sicherung der eigenständigen Überlebensfähigkeit der Westzonen respektive die Umsetzung des Marshallplans zur Westintegration der Bundesrepublik machten allmähliche Lockerungen der Restriktionen erforderlich, sodass Schifffahrt („Kontrollrats-Schifffahrt“) und Schiffbau („Paragraphenschiffe“) in engen Grenzen wieder stattfinden konnten.

Die Rede („Speech of Hope“) des amerikanischen Außenministers Byrnes vom 6. September 1946 leitete den Wandel in der Alliierten Besatzungspolitik ein, d.h. die starren Restriktionen wurden gelockert. Mit der Direktive Nr. 37 vom 28. September 1946 wurde das totale Schiffbauverbot durch Begrenzungen in Schiffszahl, Größe und technischer Ausstattung beim Schiffbau ersetzt.

Der Zerfall der Anti-Hitler-Koalition in zwei Lager und der daraus eskalierende Kalte Krieg führten zu der Containment-Politik (Eindämmung des Kommunismus) der USA. Mit der Truman-Doktrin vom 12. März 1947 wurde auch der Weg bereitet für den sogenannten Marshall-Plan, das Europäische Wiederaufbauprogramm (ERP), mit dem Europa für den Wiederaufbau mit amerikanischen Rohstoffen, Nahrungsmitteln und Gütern versorgt wurde. Mit dem ersten ERP-Plan sollten in (West-)Deutschland die überalterte Küstenflotte (Durchschnittsalter 40 Jahre) erneuert und die Kriegsschäden in den Häfen beseitigt werden. Im Laufe desselben Jahres wurden zunehmend die Beschränkungen für die deutsche Handelsschifffahrt gelockert. Im Sommer 1948 gaben die Alliierten gesunkene deutsche Handelsschiffe bis zu einer Größe von 1500 BRT zur Hebung, Instandsetzung und Nutzung frei.

Infolge des Washingtoner Abkommens vom 13. April 1949 und dem Petersberger Abkommen vom 22. November 1949 fielen weitere Beschränkungen und mit der Gründung der Bundesrepublik 1949 endete das Besatzungsstatut über die Westzonen, die Zuständigkeiten für Handel und Schifffahrt gingen am 22. November 1950 endgültig auf die Bundesrepublik über. Die Lockerungen erfolgten einerseits wegen des sich verschärfenden Kalten Krieges 1948/49 (u.a. Berlin-Blockade), die zur Gründung der NATO (Beitritt BRD 6. Mai 1955) führte und andererseits, dass, wie schon in Potsdam vereinbart, Deutschland ohne alliierte Hilfe leben sollte, was bestimmte wirtschaftliche Voraussetzungen bedingte.



Mit der Aufhebung der alliierten Schiffbaubeschränkungen am 3. April 1951 und dem staatlich geförderten Wiederaufbau der westdeutschen Handelsflotte wurde in den 50er Jahren ein Schiffbauboom ausgelöst.

Der 4. April 1951 ist ein großer Tag in der hamburgischen Nachkriegsgeschichte: in allen Hamburger Schulen fällt der Unterricht aus, im Hafen haben alle Schiffe über alle Toppen geflaggt, alle öffentlichen Gebäude in Hamburg sind ebenfalls beflaggt. Bürgermeister Brauer, der seinen Urlaub unterbricht, informiert in einer Rundfunkansprache über die „hoherfreuliche Freigabe des deutschen Schiffbaus und die Befreiung der deutschen Schifffahrt von allen hemmenden Fesseln“.

Bundeskanzler Adenauer, Wirtschaftsminister Erhard, der Hamburger Bürgermeister Brauer und sein Bremer Amtskollegen Kaisen hatten über Jahre in langen und zähen Verhandlungen mit den alliierten Hochkommissaren um diese Aufhebung gerungen.

Die Beharrlichkeit der deutschen Verhandler hat der amerikanische Hochkommissar McCloy so beschrieben: „Wenn ich Dante wäre, hätte ich die Hölle folgendermaßen beschrieben: Links von mir Mr. Kaisen, rechts von mir Mr. Brauer, und dann ein 24-Stunden-Gespräch über den deutschen Schiffbau“ ....

## Veröffentlichungen zu dem Thema in unserer Vereinsbibliothek:

Bahnsen, Uwe / Kerstin von Stürmer: Die Geschichte Hamburgs von 1945 bis heute, Erfurt 2012.  
**A.II.1 / 154**

Hieke, Ernst: H.C. Stülcken Sohn, Bremen 1955.  
**A.VI.5 / 073**

Prager, Hans Georg: Blohm + Voss. Schiffe und Maschinen für die Welt, Herford 1977.  
**A.VI.5 / 131**

Witthöft, Hans Jürgen: Tradition und Fortschritt. 125 Jahre Blohm + Voss, Hamburg 2002.  
**A.VI.5 / 136**

125 Jahre Blohm + Voss. Tradition und Fortschritt, Hamburg 2002 (Schiff & Hafen; Bd. 54 (Special)).  
**A.VI.5 / 136a**

Lindner, Jörn: Schifffahrt und Schiffbau in einer Hand. Die Firmen der Familie Rickmers 1918–2000, Bremen 2009.  
**A.VI.5 / 151d**

Krummlinde, Klaus: Sietas Werft von 1635–2000. Die geschichtliche Entwicklung der Werft, Buxtehude [2001].  
**A.VI.5 / 260**