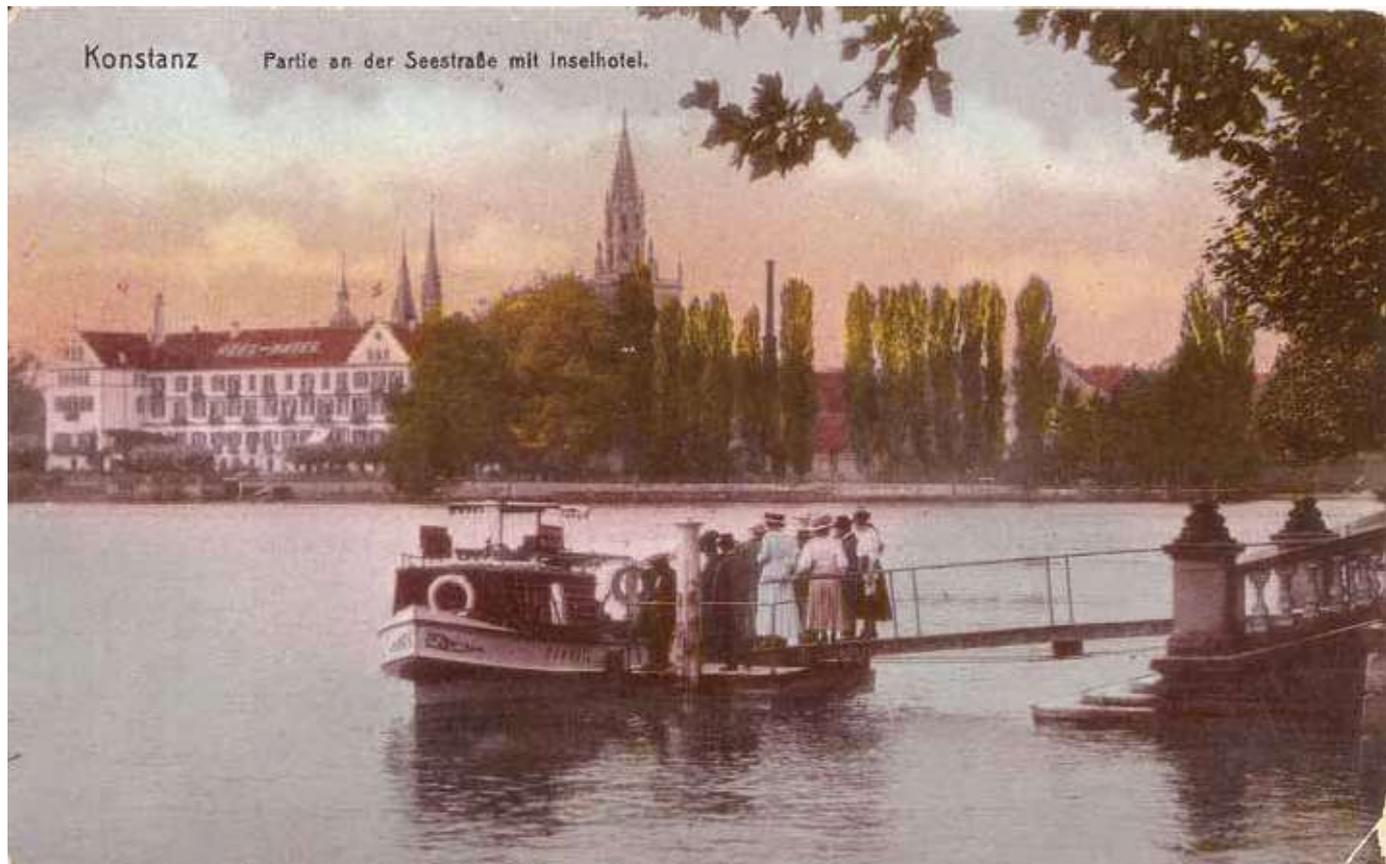


Die Schlosswerft



Die MS Schweiz, heute als «Vedetta» immer noch in Betrieb auf dem Lago di Lugano

Anfangs des letzten Jahrhunderts traten auf unseren Seen die ersten Motorboote in Erscheinung. Ein Grossteil dieser modernen Schiffe bauten die Schlosswerft Holtz oder die Hitzler-Werften. Das Handelshaus Deurer & Kaufmann lieferte die deutschen Exportschlager nach ganz Europa, auch in die Schweiz.

Text und Recherchen Stefano Butti

Schiffbauer R. Holtz

Schiffbauer und Kapitänleutnant Reinhold Friedrich Holtz begann am Elbufer in Övelgönne bei Hamburg Altona 1876 mit dem Bau eines hölzernen Ruderbootes als Bau-Nr. 1. Ein Jahr später stellte er bereits eiserne Dampfboote her. Die Maschinen- und Kesselanlagen wurden von anderen Firmen bezogen. Bereits 1879 wurden drei Schiffe nach Sibirien und Südamerika geliefert. Ab 1880 begannen die regelmässigen Auslandsexporte der Holtz-Erzeugnisse. Im Frühling 1883 wurde mit der Bau-Nr. 340 das erste Holtz-Schiff mit Destination Zürich in die Schweiz geliefert, eine 6 Meter lange Dampfjacht. Ein knappes Jahr später folgte eine kleine Dampfbarke nach Überlingen an den Bodensee. Schliesslich wurde der Bauplatz in Övelgönne zu klein. Raum für eine Vergrösserung war an diesem Standort nicht vorhanden. 1884 wurde der Betrieb

deshalb auf das Gelände der ehemaligen Zitadelle in den Harburger Binnenhafen verlegt.

Die Schlosswerft

In Hamburg-Harburg (von Horeburg, Sumpfburg) entwickelte sich im 15. Jahrhundert aus den Burggräben der alten Festung ein Binnenhafen welcher über eine, später zwei Schleusen mit der südlichen Elbe verbunden war. Ab 1529 erhielt Harburg das Marktrecht und 1539 wurde ein Holzhafen eingerichtet. Damit entstanden erste Schiffswerften. Mit dem Industriezeitalter und dem Eisenbahnschluss siedelten sich Werften und Hafenanlagen rund um die Schlossinsel an. Hier konnte Bootsbauer Holtz neben den Schiffbauwerkstätten nun auch diverse Nebenbetriebe einrichten und die benötigten Maschinen und Dampfkessel selber herstellen. 1897 erwarb Reinhold Holtz die alte Harburger Burg mit

den Nebengebäuden. Das Anwesen wurde bis zu diesem Zeitpunkt von der Stadtverwaltung genutzt, und der Hauptbau der alten Burg ist noch heute in seinen Grundzügen erhalten. Das östliche Gebäude des Anwesens wurde nun zu einem repräsentativen Wohnhaus der Familie Holtz umgebaut, die restlichen Gebäudeteile zu Verwaltungs- und Konstruktionsbüros. Im Hauptgebäude, welches noch heute in stark veränderter Form als Mietshaus erhalten ist, entstanden Wohnungen für die Arbeiter. Die nun «Schlosswerft» genannte Schiffsbauwerkstätte beschäftigte mittlerweile mehrere hundert Mitarbeiter, welche jährlich Dutzende von Schiffen fertigten. Die Werft baute vorwiegend Boote, kleine Binnenschiffe, Schlepper, Dampfbarkassen und als Spezialität Brandungsboote und zerlegbare Flussschiffe für den Transport von Kautschuk, Kokosöl und Kokosfleisch (Kopra). Die Nachfrage für den überwiegenden Teil der gefertigten Fahrzeuge ergab sich aus den Ansprüchen der in Harburg ansässigen Kautschuk- und Ölindustrie. Die Herkunftsländer dieser Rohstoffe verfügten noch meist über keine Hafenanlagen. Die Frachtschiffe lagen also vor den Küsten auf Reede und die Fracht musste mühselig mit Brandungsbooten vom Ufer her zum Schiff befördert und dort umgeladen werden. Ab 1913 entstanden in der Schlosswerft auch erste Seeschiffe

und Fischdampfer, das Kerngeschäft der Firma Holtz blieben aber die kleinen Boote. Reinhold Holtz wurde in der Fachwelt gar als «Nestor und Altmeister der deutschen Kleinschiffbauer» betitelt. In der Schlosswerft sind nachweislich mindestens 1250 Schiffe entstanden, davon 16 Seeschiffe. Insgesamt dürften aber noch weit mehr gebaut worden sein. Viele Unterlagen sind wohl im Laufe der Zeit verloren gegangen.

Schiffsmakler Deurer & Kaufmann

Die Boots- und Maschinenfabrik R. Holtz war vor allem mit Serienbooten erfolgreich. Die verschiedenen Typen zwischen 6 und 30 Metern wurden zu Dutzenden gebaut und entwickelten sich zu wahrhaftigen Exportschlagnern. Mit der technischen Entwicklung im Maschinenbau und der verbreiteten Verwendung von Verbrennungsmotoren im kleineren Leistungsbereich, protagonisierte ab ca. 1906 der Hamburger Schiffsmakler Deurer & Kaufmann den Verkauf der kleineren Schiffe bis ca. 18 Meter Länge. Diese Schiffe wurden mit Rohöl-, Diesel- oder vielfach Benzinmotoren der Motorenfabrik Bremen oder Benz ausgerüstet, waren einfach und sauber zu bedienen und zu warten und konnten per Eisenbahn oder Seeschiff in die ganze Welt speditiert werden. Deurer & Kaufmann spezialisierte sich regelrecht



Firmenschild R. Holz



Ansicht der Schlosswerft



Plan der Schlosswerft



Schraubenraddampfer St. Urs ist 126 Jahre alt



Die ursprüngliche MS Bayern ...



... jetzt als «Griffioen» in den Grachten von Amsterdam



Die MS Hallwil, 1960 bis 1977 auf dem Hallwilersee ...



... heute als «Sirius» auf dem Neuenburger- und Murtensee

auf den Verkauf dieser Kleinschiffe. Zu den Abnehmern der modernen Boote gehörten vermögende Privatpersonen, Behörden und Grossreedereien (Zoll-, Aufsichts- und Direktionsboote) oder Kleinreedereien (Passagierboote). Nach St. Malo und Dinard in Frankreich (damals Nobelkurort) wurden beispielsweise etliche solcher Passagierboote geliefert. Auch in die Schweiz, an den Boden-, Vierwaldstätter- und Luganersee, gingen ab 1909 einige dieser Fahrzeuge. Deurer & Kaufmann arbeitete auch eng mit den Hitzler-Werften und weiteren Erstellern von Barkassen und Kleinschiffen zusammen. In den Archiven unserer Schifffahrtsgesellschaften war als Ansprechpartner und verantwortlicher Lieferbetrieb jeweils die Firma Deurer & Kaufmann angegeben. Dies führte dazu, dass später verschiedentlich angenommen wurde Deurer & Kaufmann sei eine Bauwerft und diese Annahme auch Einzug in etliche Fachbücher über die Schweizer Schifffahrt fand. Deurer & Kaufmann hat selber aber nie Schiffe gebaut. Dafür aber einige der nachfolgenden Fahrzeuge in unser Land geliefert.

Schraubendampfer St. Urs, 1889

Obwohl bereits 1883 das erste Holz-Schiff nach Zürich geliefert wurde, vermutlich an die Firma Escher Wyss, welche zu dieser Zeit etliche kleine Dampfboote zur Erweiterung ihrer Detailkenntnisse zusammenkaufte, ist die St. Urs aus Solothurn heute das älteste noch erhaltene Schweizer Fahrzeug der Firma Holtz. Es ist sogar durchaus denkbar, dass St. Urs das älteste noch erhaltene und fahrfähige Holz-Schiff überhaupt ist. Die St. Urs wurde 1889 mit der Bau-Nr. 613 in Harburg gebaut und nach Solothurn geliefert. Besteller war der Solothurner Dampfboot-Club (SDBC) unter der Führung von Ferdinand von Sury. Das 9,15 Meter lange Boot verkehrte ab dem 2. Juli 1889 auf der Aare und den drei Juraseen mit Heimathafen Solothurn. 1894 wurde das Schiff an den Alpenersee verkauft, wo es als Schlepper, ab 1903 mit Elektroantrieb, für eine Möbelfabrik verkehrte. Ab Sarren fanden aber auch vereinzelt Passagierfahrten für bis zu 22 Per-



Der Taxibootbetrieb «Società la Vedetta» mit «San Martino»



Die «Caprino» aus dem Jahre 1909

sonen statt. In den Dreissigerjahren erhielt das Boot eine geschlossene Vorschiff-Kabine, 1973 wurde es stillgelegt und das amtliche Kennzeichen OW 3 gelöscht. 1992 konnte das historisch wertvolle Fahrzeug von den Brüdern Martin und Thomas Schmid erworben und in der SGV-Werft (heute Shiptec) wieder mit Dampfantrieb und im historischen Kleid neu aufgebaut werden. Die St. Urs feierte 2014 das 125-jährige Jubiläum und ist ein erhalten gebliebener, äusserst wertvoller Zeuge des deutschen Kleinschiffbaus.

Motorboot-Gesellschaft Konstanz

Am 7. August 1908 wurde vom aus Neuchâtel stammenden Kaufmann James de Reynier in Konstanz die «Motorboot-Gesellschaft m.b.H. Konstanz» ins Leben geru-

fen. Die Gesellschaft bestellte bei der Firma Deurer & Kaufmann in Hamburg fünf Holz-Schiffe für den Lokalverkehr im Konstanzer Trichter und dem Seerhein. Die zwei grösseren Einheiten (12 m lang, Spantbreite 2.80 m) erhielten die Namen «Österreich» und «Württemberg», die drei kleineren (11 m lang, Spantbreite 2.40 m) die Namen «Baden», «Bayern» und «Schweiz». Damit waren alle Bodensee-Anrainerstaaten als Schiffsname vertreten. Dem jungen Unternehmen blieb der Erfolg aber leider verwehrt und bereits im März 1910 musste ein Teil der Schiffe verkauft werden.

MS Bayern / Hallwyl / Möve / Griffioen, 1909

MS Bayern gelangte in der Folge an den Hallwilersee und verkehrte

dort als MS Hallwyl. Im Jahr 1959 zog ein schwerer Sturm über den See und beschädigte das Schiff an seinem Liegeplatz schwer. Aus der Schale wurde nun das MS Möve neu aufgebaut. Die «Möve» wurde 1998 ausser Betrieb genommen und zuerst nach Stein am Rhein und drei Jahre später nach Holland verkauft. Heute verkehrt das Schiff als Nostalgie-Salonboot mit Namen «Griffioen» in den Grachten von Amsterdam.

MS Schweiz/Vedetta, 1909

Zwei weitere Boote der Motorboot-Gesellschaft Konstanz, das MS Schweiz und das MS Österreich, wurden an den Luganersee verkauft. Käufer war die Società la Vedetta. Für die «Österreich» war der Luganersee-Ausflug allerdings ein kurzes Gastspiel. Bereits nach einem Jahr musste dieses Boot, nach der Gründung einer Auffanggesellschaft in Konstanz mit öffentlichem Kapital, wieder an den Bodensee zurückgegeben werden. Die «Schweiz», unter der Bau-Nr. 1657 im Frühjahr 1909 erbaut, blieb dafür umso länger der Südschweiz treu. Unter dem Namen «Vedetta» verkehrt dieses Schiff als einziges der ehemaligen Fahrzeuge der Società la Vedetta nach wie vor auf dem Lago di Lugano, heute unter der Flagge der SNL. Die «Vedetta» befindet sich noch annähernd im Originalzustand und ist damit ein wichtiger Zeuge dieser frühen Passagier-Motorboote.

Die Società la Vedetta

Die «Società anonima dei Battellini a Motore la Vedetta», abgekürzt Società la Vedetta, welche von lokalen Hoteliers als Taxiboot-Betrieb 1909 in Lugano gegründet wurde, bestellte ebenfalls über Deurer & Kaufmann drei Schiffe bei der Schlosswerft in Harburg. Die Schiffe mit Namen «Caprino», «San Martino» und «Monte Brè» sind in der Bauliste der Schlosswerft als letzte Bauten im Jahre 1909 vermerkt. In Lugano sollten sie den Lokalverkehr, zusammen mit der nun «Vedetta» getauften ehemaligen «Schweiz» als Fünfer- bzw. später Vierergruppe (MS Österreich/Castagnola war das fünfte Schiff) bewältigen. Ziel der Società la Vedetta war es, einen regelmäs-



«San Martino» im ursprünglichen Zustand ...

sigen Fahrplanbetrieb in der Bucht von Lugano aufzubauen.

MS Monte Brè / Le Matin / Seethal / Hallwil / DS Sirius, 1909

MS Monte Brè wurde bereits 1912 vom Luganersee wieder verkauft und gelangte auf den Lac de Joux (Schiffsname «Le Matin») und 1918 auf den Hallwilersee. Dort hiess das Boot bis 1960 «Seethal» und danach «Hallwil». 1977 wurde das Schiff ausser Betrieb genommen und an Land als Kinderspielplatz abgestellt. Von dort kaufte es ein Zürcher Garagist und baute es mit Dampftrieb als DS Sirius neu auf. Die «Sirius» verkehrt, nach vielen Jahren auf dem Zürichsee, heute auf dem Neuenburger- und Murtensee mit Heimathafen Murten.

MS San Martino / Rhenania / Christoffel / San Martino, 1909

Mit der Bau-Nr. 1674 wurde dieses Schiff als 11 Meter Typ gebaut und zusammen mit «Caprino» und «Monte Brè» nach Lugano geliefert. Im Jahre 1953 wurde es um 3 Me-

ter verlängert. Auf dem Lago di Lugano verkehrte das Boot bis 1957 und gelangte dann per Eisenbahnspektion nach Eglisau zum Schiffsbetrieb Wirth. Vom Zürcher Rhein wurde es 1989 an den Zürichsee verkauft, wo es unter dem Namen «Christoffel» bekannt war. Heute verkehrt die «San Martino» wieder unter ihrem ursprünglichen Namen als Privatboot mit Heimathafen Schmerikon auf dem Zürcher-Obersee.

Norderwerft Hamburg

Das schnelle Nachfragewachstum und die industrielle Entwicklung und Notwendigkeit nach grösseren Schiffen brachte die Schlosswerft von Reinhold Holtz zu Anfang des letzten Jahrhunderts an Ihre Kapazitätsgrenze. Holtz errichtete daher ab 1906 am Hamburger Reiherstieg mit der Norderwerft einen Zweigbetrieb, der mit fünf Slipanlagen und einem Schwimmdock für Reparaturen auch zum Bau grösserer Fahrzeuge ausgestattet wurde. Nach dem ersten Weltkrieg wurde dieser



... heute im Besitz eines SSK-Mitglieds auf dem Zürcher-Obersee

Betrieb verkauft, existiert aber nach wie vor und gehört heute zur Bremer Lürssen-Gruppe, welche vor allem Marineschiffe und Luxusyachten baut sowie Reparaturen ausführt.

Der Niedergang

Mit der Weltwirtschaftskrise 1929 folgte der Niedergang der Werft von Reinhold F. Holtz. Sie musste ihre Tore 1930 schliessen. Einige Mitarbeiter der Schlosswerft um die Herren Scheel und Jöhnk gründeten ab 1933 eine neue Werft auf einem Teil des Firmengeländes. Auch diese Werft existiert noch heute unter dem Namen Jöhnk-Werft und gehört nun dem Buxtehuder Unternehmer Rudolf Sommerfeld, der als Reeder in der Binnenschifffahrt tätig ist. Ab 1940 begann die Gebrüder Sachsenberg AG auf dem Gelände der ehemaligen Schlosswerft mit dem Bau von Tragflügelbooten. Hintergrund zum Bau dieser Schnellboote war das Interesse der deutschen Wehrmacht an schnellen Einheiten im Rahmen

des 1936 gegründeten Schertel-Sachsenberg-Schnellboots-Konsortium. Die Aktivitäten verteilten sich auf die Sachsenberg-Werft in Rosslau und die für diesen Zweck ausgebaute Schlosswerft in Harburg. Insgesamt wurden 18 Tragflügelboote von 5 bis 100 Tonnen Grösse gebaut. Sogar die Schweiz wurde später mit der in Zug ansässigen Supramar AG, welche die Lizenzen zum Bau der Tragflügelboote erteilte, sowie einigen Probe- und Entwicklungsfahrten auf dem Vierwaldstättersee, Schauplatz der Tragflügelboot-Technik. In der Schweiz erinnern zum Glück aber keine Kriegsschiffe an die grosse Zeit der Schlosswerft, sondern einige wenige Zeitzeugen, welche die beiden grossen Kriege in Europa überdauert haben. Mit ihrem senkrechten Steven und dem elliptischen, runden Heck lassen diese klassischen Schiffe die goldene Ära der alten Dampfer auferstehen und erinnern gleichzeitig an den Siegeszug des Verbrennungsmotors. Mit diesen kleinen Fahrgastbooten wurde

vor hundert Jahren das Motorschiff auf unseren Schweizer Seen definitiv eingeführt.

Quellenangaben:

Die Neubauten der Hitzler-Werft, Lauenburg 1886–2011, Hitzler/Detlefsen 2011
 Von der Hansekogge zum Containerschiff, Cai Boie 2001
 Motorboot-Betrieb der Stadtwerke Konstanz 1911–1991, Stadtwerke Konst./Ch. Halves
 100 Jahre Hallwilersee Schifffahrt, 1888–1988, A. Räber/DZ Luzern
 Archiv Dr. Th. Schmid, DS St. Urs, Solothurn
 Archive Dampferzeitung, K. Hunziker, R. Knöpfel, A. Vanoni, M. Gavazzi, SNL
 Eigene Recherchen des Autors, Internet

Weitere Informationen:
www.dampfboot.ch / www.mssanmartino.ch



Stefano Butti