

# **Betriebschronik**

**Vom Werden und Wachsen der  
Yachtwerft Berlin-Köpenick**

**Die Geschichte eines 100jährigen  
Betriebes des Schiff- und Boots-  
baus**

**Eine Bilanz in Wort und Bild**

**Berlin, 30. Juni 1990**



Blick von der Rathausbrücke zum Dom

## Inhaltsverzeichnis

Geleitwort

Vorwort

Gliederung

Historischer Abriß über die Geschichte der Schifffahrt  
und des Schiff- und Bootsbaues in Berlin

## Chronik

Vorgeschichte der Werkteile I - V

Vom schweren Anfang 1945 - 1949

- Der volkseigene Betrieb Yachtwerft Berlin
- Der volkseigene Betrieb Schiffswerft Berlin-Köpenick  
1955 - 1967
- Der volkseigene Betrieb Yachtwerft Berlin-Friedrichshagen  
1955 - 1967
- Das Rennbootskollektiv 1950 - 1958
- Erzeugnisgruppe Sport-Gebrauchsboote
- Der vereinigte volkseigene Betrieb Yachtwerft  
Berlin-Köpenick 1968 - 1980
  - Betriebsstruktur
  - Investitions- und technologische Entwicklung
    - . im Werk I
    - . im Werk II
    - . im Werk III
- Konzentration und Zentralisierung der Produktion
- Territoriale Strukturmaßnahmen

Die Yachtwerft als Partner der Binnenschifffahrt, des Handels  
und der Sportorganisationen im Zeitraum 1968 - 1980

Die Entwicklung des Exports in der Yachtwerft 1951 - 1990

Der Zeitabschnitt 1981 - 1990

## Die Gründung der Holdinggesellschaft Yachtwerft Berlin GmbH, Tochterunternehmen und deren Erzeugnisprogramm

### Anlagen

- Aufkommen an Rennruderbooten 1956 - 1990
- Aufkommen an Kunststoffbooten 1975 - 1990
- sonstige Leistungen
- Konsumgüterproduktion
- ausgewählte Leistungen in der Erzeugnisenwicklung 1947-1990
- ausgewählte technische, organisatorische und Investmaß-  
nahmen 1947 - 1990
- Bilderanhang

### Zum Geleit

Im Jahre 1990 konnte die Yachtwerft Berlin GmbH auf eine 100jährige Tradition als erfolgreicher Betrieb des Binnenschiff- und Sportbootsbaues verweisen. Aus diesem Anlaß wurde in Wort und Bild festgehalten, wodurch diese Zeit im geschichtlichen Ablauf des Werftgeschehens geprägt war. In diesem Wachstumsprozeß entwickelten sich Generationen von fleißigen, qualifizierten Schiff- und Bootsbauern, Technikern und Kaufleuten und natürlich die Werft selbst.

Anliegen der vorliegenden Chronik ist es, einen Einblick in die 100jährige Werftgeschichte zu vermitteln. Sie verdeutlicht, wie sich unter den ständig wachsenden Bedürfnissen der Binnenschifffahrt und des Wassersports die Grundlagen für einen leistungsfähigen Werftbetrieb herausbildeten. Genugtuung und berechtigten Stolz werden alle diejenigen empfinden, die mit ihrer jahrzehntelangen Arbeit seit 1945 durch schöpferische und tatkräftige Leistungen zu dieser erfolgreichen Entwicklung und dem steigenden Ansehen der Werft beitrugen. Wechselvoll war die Geschichte des Betriebes unter den Bedingungen der freien Konkurrenz, der Wirtschaftskrisen und zweier Weltkriege. Ihren Verlauf und die Darstellung der einzelnen Entwicklungsstapen herauszuarbeiten, ist das Hauptanliegen des Herausgebers.

Es konnte bei weitem nicht jedes Ereignis im Werftgeschehen festgehalten und gewürdigt werden. Mit der vorliegenden Arbeit ist die Chronik des Betriebes nicht abgeschlossen. Sie wird weitergeführt und in entsprechenden Zeitabständen ergänzt. Es ergeht deshalb die Bitte an alle Leser sowie frühere und gegenwärtige Mitarbeiter der Yachtwerft Berlin GmbH, die Redaktion auch in Zukunft durch Hinweise, Erlebnisberichte, persönliche Aufzeichnungen, Dokumente und Fotomaterial zu unterstützen.

Ich wünsche dem neuen Unternehmen Yachtwerft Berlin GmbH - aufbauend auf die langjährige Tradition - auch unter den neuen Bedingungen eines geeinten Deutschlands eine erfolgreiche Zukunft.

## Vorwort

Die Yachtwerft Berlin GmbH an der Schwelle der 90er Jahre des 20. Jahrhunderts ist das Ergebnis eines 100jährigen wechselvollen Entwicklungsprozesses zahlreicher Unternehmen und kleinerer Betriebe.

Es ist historisch begründet, daß in Berlin und seinem Umland im Hinblick auf die wasserreiche Umgebung - Seen, Flüsse, Kanäle - seit altersher Schiff- und Bootsbau betrieben wird.

Spree, Dahme und Havel als die märkischen Wasserstraßen sowie Binnenseen und Kanalverbindungen zwischen Oder und Elbe waren wichtige Voraussetzungen, um Berlin als Handelsknotenpunkt und Güterumschlagplatz auf dem Wasserwege zu erreichen. Wichtige Industriezentren, Versorgungsbasen und Erholungsgebiete sind mit Wasserfahrzeugen erreichbar.

Mehr denn je gewinnt der Transport von Gütern und Personen unter Nutzung natürlicher Verkehrswege an wirtschaftlicher Bedeutung.

Angenehm und erholend für viele Menschen, besonders in der sogenannten "schönen Jahreszeit" ist der Aufenthalt auf dem Wasser bei der Gestaltung von Urlaub, Freizeit und sportlichem Vergnügen.

All den sich daraus ergebenden Marktbedürfnissen und -anforderungen an den Bau von Wasserfahrzeugen, versuchte die Yachtwerft Berlin gerecht zu werden. Die dafür erforderlichen Produktionskapazitäten und Erzeugnisprofile sind aus zahlreichen Einzelbetrieben zusammengeführt und wirtschaftlichen Zwängen folgend, entwickelt worden.

Begünstigt durch die wirtschaftliche "Blütezeit" in den sogenannten "Gründerjahren" in Verbindung mit anderen begünstigenden Faktoren entstanden im Berliner Raum zahlreiche Unternehmungen, die sich mit dem Schiff- und Bootsbau befaßten.

Die Geburtsstunde der heutigen Yachtwerft Berlin GmbH liegt im Jahre 1890, als der Schiff- und Bootsbauer Claus Engelbrecht in Zauchen bei Berlin eine Yachtwerft gründete. In der Folgezeit entstanden weitere Betriebe, die als Vorläufer der heutigen Yachtwerft gelten.

Bei der Erarbeitung des Schiffsregisters haben mir sowohl Mitarbeiter der Yachtwerft Berlin GmbH als auch Behörden, Dienststellen, Institutionen und Unternehmen durch Bereitstellung erforderlicher Angaben - Schiffsnamen, Registrier-Nr. - geholfen.

Durch die Mitwirkung dieser Institutionen war es möglich, einen nahezu lückenlosen Nachweis aller Überwachungs- bzw. klassifikationspflichtigen Schiffsneubauten zu führen. Dafür gebührt ihnen mein Dank.

Berlin, im August 1990

Der Autor

## Gliederung

### I. Kurzer historischer Abriss über

- Schifffahrt und Schiffbau sowie
- Sportbootbau

in Berlin

### II. Entstehung der Yachtwerft Berlin und ihrer Vorläuferbetriebe von 1890 - 1949

### III. Bildung des volkseigenen Betriebes Yachtwerft Berlin am 01.04.1949

- Organisationsstruktur
- territoriale Gliederung
- Erzeugnislinien

### IV. Entwicklung des Betriebes und der Werkteile

- Werkteil I	1949 - 1990
- Werkteil II	1949 - 1990
- Werkteil III	1949 - 1990
- Werkteil IV	1949 - 1971
- Werkteil V	1949 - 1971
- Werkteil VI	
- Werkteil VII	

### V. Die Produktionsprogramme und deren Entwicklung in den Betriebsteilen

### VI. Der Export der Yachtwerft

- Schiffbau
- Bootsbau

...



## Historischer Abriß

Die Geschichte des Schiff- und Bootsbaues ist so alt wie die Geschichte der Schifffahrt. Beide bedingen sich gegenseitig. Dieses Abhängigkeitsverhältnis war eine der wesentlichsten Triebkräfte ihrer jahrhunderte alten technischen und wirtschaftlichen Entwicklung. Das wird am Beispiel Berlins besonders deutlich.

Im Jahre 1247 wird erstmalig der Name Cölln urkundlich erwähnt. Dieser Ort und das später ebenfalls genannte Berlin hatten hinsichtlich der Verkehrsverbindungen auf den Wasserwegen eine vorzügliche geographische Lage. Daraus ergab sich eine enge Verknüpfung Berlins mit der aufstrebenden Schifffahrt und dem Schiffbau.

Berlins erster Flußübergang im Jahr 1298 war der Mühlendamm. Aus dieser Zeit stammen auch Berichte über den Schiffsverkehr und die Erhebung von Schiffszöllen in Cöpenick.

Die ersten großen Wasserbauten in Brandenburg und in Berlin entstanden im 16. Jahrhundert, damit verbesserten sich wesentlich die Schifffahrtsverhältnisse. Es entstehen erste Anlagen für den Warenumschlag per Schiff.

Im 17. Jahrhundert beginnt der Ausbau der märkischen Wasserstraßen, die nunmehr den durchgängigen Schiffsverkehr von Breslau über Berlin bis Hamburg ermöglicht.

Größere Ausmaße nahm der Schiffbau in Berlin erst nach 1680 an mit der Eröffnung der kurfürstlichen Werft in der Dorotheenstadt.

Zu Beginn des 17. Jahrhunderts entstand eine Reihe privater Schiffbauplätze, wovon heute noch der Name Schiffbauerdamm Zeugnis ablegt. 1729 existierten auf Berliner Werften u. a. 12 Schiffbaumeister und 19 Gesellen.

Das 18. Jahrhundert brachte den endgültigen Abschluß des Systems der märkischen Wasserstraßen, das für Berlin von ausschlaggebender wirtschaftlicher Bedeutung ist.

Zu den herausragenden technischen Leistungen der regierenden Hohenzollerndynastie bei der Förderung der Produktivkräfte gehörte der Bau von künstlichen Wasserstraßen, der die Flüsse und Seen zwischen Oder und Elbe über die Spree, Dahme und Havel miteinander verband. Wir kennen diese Wasserstraßen unter den Namen "Finow-Kanal", "Plauer-Kanal", "Templiner Kanal", "Oder-Spree-Kanal", "Wenow-Kanal", "Voß-Kanal", "Havel-Oder-Kanal" und dem "Müllroser Friedrich-Wilhelm-Kanal".

Gleichzeitig entwickelten sich die Anfänge eines neuen Schifffahrtzweiges in Berlin: die Personenschifffahrt. Bereits um 1690 wurden von Spandau nach Berlin neben Waren auch Personen in Kähnen transportiert. Aus dieser Zeit - ab 1702 - ist auch der Verkehr mit Treck-Schuten zwischen Berlin-Kupfergraben und Charlottenburg bekannt. Die Schuten in Form einer gedeckten Gondel wurden auf besonders hierfür angelegten Treidel-pfaden von Pferden gezogen. Spandauer Schiffer stellten 1740 für den Gesellschaftsverkehr nach Stralau und Treptow Gondeln zur Verfügung.

Erst Mitte der sechziger Jahre wurde eine Dampfschiffahrtgesellschaft Berlin und Köpenick gegründet, die seit 1864 den Ausflugsverkehr auf den Gewässern östlich Berlins mit den Dampfern "Johanne", "Berlin", "Spree" und "Viktoria" betrieb.

Berlin ist der Knotenpunkt für den Ost-West-Verkehr. Verbindungsglied zwischen Oder und Elbe und weiter zum Ruhrgebiet und zum Rhein. Zahlreiche Wasserstraßen und Seen in Berlin und seiner Umgebung boten günstige Bedingungen für die Entwicklung einer attraktiven Fahrgastschifffahrt. Sie nimmt daher einen wichtigen Platz im Verkehrswesen ein.

Die Spree als auch die diversen Wasserkanäle sind eng und nicht sehr übersichtlich.

Wer weiß schon, daß die Hauptstadt ein über 200 Kilometer langes Wasserstraßennetz besitzt, welches für Güterschiffe befahrbar ist? Wem ist klar, daß Berlin zu den größten deutschen Binnenschifffahrtstädten zählt? Dabei hat die Schifffahrt ausgesprochene Tradition. "Berlin ist aus dem Kahn gebaut", heißt ein Sprichwort aus der Gründerzeit. Damals, um die Jahrhundertwende, wurde ein großer Teil des Baumaterials über Wasserwege nach Berlin gebracht. Heute ist das nicht anders.

Mit einem PS Leistung transportieren Schubschiffe 4.000 Kilogramm Güter. Beim LKW sind es etwa 150, bei der Bahn rund 500 Kilogramm.

Der wachsende Bedarf an Wasserfahrzeugen für den Güter- und Personen-Ausflugsverkehr sowie den Wassersport - über den noch berichtet wird - beeinflusste auch die Entwicklung von Werften und der Bootsbauerei in Berlin und Umgebung. So bildeten sich u. a. bedeutende Bootswerften wie Naglo und Engelbrecht in Zeuthen und Bühnemann in Friedrichshagen heraus.

Im nachfolgenden soll deshalb kurz auf die Entwicklung der verschiedenen Wassersportarten eingegangen werden.

Vom frühzeitigen Einbaum bis zum heutigen Sportboot führt ein langer Weg. Die Segelei z. B. ist so alt wie die Geschichte der Uferanwohner der Flüsse und Seen. Zum eigentlichen Sport wird sie jedoch erst unter dem Einfluß moderner Kultur.

Wie bereits erwähnt, hat sich schon seit Jahrhunderten in und um Berlin ein lebhafter Wasserverkehr herausgebildet. Mit den schiffbaren Verkehrswegen zwischen Oder, Spree und Elbe wurde Berlin zum Mittelpunkt der norddeutschen Binnenschifffahrt und bedeutenden Stapelplatz.

Durch die Verwendung vorzüglichen Bootsmaterials wurde das Segeln repräsentativen Zwecken dienstbar gemacht. Der Begründer der kurbrandenburgischen Seemacht - der Große Kurfürst - unterhielt dank seiner Beziehungen zu Holland mehrere schöne Yachten, die noch sein Nachfolger zur Glanzzeit Köpenicks für Lustfahrten auf Spree und Dahme nutzte.

Der Berliner Segelsport hat also eine rühmliche Vergangenheit. Er war bis auf wenige Ausnahmen den privilegierten Schichten vorbehalten.

Im Jahre 1835 wird die erste Berliner Seglervereinigung - die "Tavernengesellschaft" - gegründet, die bald 100 Mitglieder umfaßte. Das Vereinslokal hieß "Alte Taverne" und befand sich in Stralau. Noch steht dieses Gebäude als Nr. 24 der Straße Alt-Stralau und dient weiterhin wassersportlichen Zwecken.

Nach und nach bildeten sich an der Oberspree weitere Seglervereine, und Stralau entwickelte sich dabei zu einem Zentrum des Bootsbaues. Noch fehlten die Voraussetzungen für den Bau sportgerechter Fahrzeuge. Die Arbeit des Bootsbauers war wohl solide, aber noch weit entfernt, um allen Ansprüchen in bezug auf Entwurf und Schliff zu genügen.

Der Bootsbau wurde zu dieser Zeit noch empirisch betrieben, gestützt auf Überlieferung und persönlicher Erfahrung. Wie beim Eisenschiffbau war auch beim Yachtbau eine gewisse Abhängigkeit von England unverkennbar.

Heute sorgt eine hochentwickelte Bootsbaukunst unter Nutzung von Wissenschaft und Technik für den Bedarf der Segler.

Mit dem Bau von leichten Benzin- und Dieselmotoren hielten auch sie ihren Einzug in den Sportbootsbau. Während anfänglich nur Einbaumotore verwendet wurden, haben die Heckmaschinen ihren Siegeszug längst angetreten. Eine bessere Ausnutzung des Bootsinnenraumes, Verlegung der Geräuschquelle möglichst weit nach hinten und eine bessere Zugänglichkeit sprechen für diesen Motorentyp.

Heute gehören Motorboote - wo es die Umweltschutzmaßnahmen zulassen - zu beliebten Wasserfahrzeugen.

Die Entwicklung der Segel- und Ruderboote verlief ähnlich. Unterteilt in Jollen und Kielboote entstanden spezialisierte Fahrzeuge für den Wandersegler und Regattasportler.

Die Experten sind sich nicht einig, auf welches Jahr sie die ersten Ruderregatten datieren sollen. In der englischen Geschichtsschreibung wurde bereits 1715 das erste Wettrudern festgestellt.

Es gilt als gesicherte Erkenntnis, daß es die Engländer waren, die das Rudern zu einem Sport entwickelt haben. Das erste Achterrennen wird aus dem Jahre 1811 in der Schulstadt Eton vermeldet. In Deutschland erfolgte die Gründung eines Rudersportverbandes erst im Jahre 1883.

Der Bau von Rennruderbooten im Berliner Raum geht auf eine Tradition von über 100 Jahren zurück. In vielen, meist kleineren Bootsbaubetrieben wurden mit viel Fleiß, handwerklichem Geschick und technischem Wissen Rennboote und Gigs gebaut. Besonders Köpenick wurde zum Zentrum des Bootsbauerhandwerks, nach dem sich seit Ende des ersten Weltkrieges Bootsbaubetriebe an Spree und Dahme ansiedelten.

## C h r o n i k

Die Yachtwerft Berlin GmbH ist eine traditionsreiche Binnenwerft auf dem Territorium der deutschen Hauptstadt.

Sie ist ein Nachfolger der im Jahre 1890 in Zeuthen bei Berlin gegründeten Yachtwerft Claus Engelbrecht. In der Folgezeit entstanden weitere Betriebe, die später in die Yachtwerft Berlin eingegliedert wurden.

Im Sinne der immer rationelleren Fertigung und der Schaffung größerer Wirtschaftseinheiten wurden in den letzten 40 Jahren viele Beschlüsse zur Spezialisierung, Kooperation, Zentralisierung und Dezentralisierung gefaßt.

Die Vorläufer und zeitweilig zur Yachtwerft Berlin gehörenden sowie jetzigen Betriebsteile und späteren Tochtergesellschaften sind:

1. - Yachtwerft Claus Engelbrecht in Zeuthen	1890 - 1911
in Niederlehme	1905 - 1911
- Claus Engelbrecht Yachtwerft GmbH Berlin-Köpenick, Wendenschloßstr. 366	1926 - 1946
- Bootswerft Werner Engelbrecht Berlin-Köpenick, Wendenschloßstr. 334 - 336	1931 - 1972
- Grundstück Hellmut Engelbrecht Berlin-Köpenick, Wendenschloßstr. 350 - 352	
- Gebrüder Engelbrecht-Werft Berlin-Alt-Stralau	1913 - 1916
Berlin-Köpenick, Wendenschloßstr. 113	1918 - 1931
- Bootsbau Grassnick Berlin-Köpenick, Müggelseedamm 40 - 70	1898 - 1918
- Albatros Flugzeugwerke (auf gleichem Betriebsgelände)	1919 - 1926
- Max Quappe GmbH, Tief- und Wasserbau (auf gleichem Betriebsgelände)	1926 - 1932
- Gasener-Schiffswerke GmbH (auf gleichem Betriebsgelände)	1932 - 1937
- Bernhard Brumm, Yacht- und Schiffswerft (auf gleichem Betriebsgelände)	1938 - 1945

3. - Bootswerft Oswald Ernst  
Berlin-Köpenick, Grünauer Str. 167 1898 - 1947
- Jugendwerft  
(auf gleichem Betriebsgelände) 1948 - 1969
4. - Bootswerft Max Schönherr  
Berlin-Köpenick, Regattastr. 65 1946 - 1953
- Sportbootswerft Grünau  
(auf gleichem Betriebsgelände)  
(ab 1971 PGH bzw. später VEB Müggelspree) 1953 - 1959
5. - Köpenicker Werkstoffbau Inh. A. Bergemann  
Berlin-Köpenick, Achenbachstr. 42-68 1946 - 1956
- Berliner Zündwarenfabrik  
(auf gleichem Betriebsgelände)  
(später VEB Elektrodyn) 1946 - 1969
6. - Holzbearbeitungsbetrieb  
und Sägewerk Carl Lutze  
Berlin-Köpenick, Wendenschloßstr. 298-306 1917 - 1947
- Aero-Werft Friedrich Sasse  
(auf gleichem Betriebsgelände) 1917 - 1926
7. - Gema-Platz, Spantenbau  
Berlin-Köpenick, Wendenschloßstr. 155 1949 - 1955
8. - Hoffmann-Werft, Verzinkung, Ankerbau  
Berlin-Köpenick, Wendenschloßstr. 298 1975 - 1990
9. - Gerhard Rauhut, Wellendreherei  
Berlin Lichtenberg, Bornitzstraße 1973 - 1990
- 10.- Bootswerft Friedrich Pirsch  
Berlin-Köpenick, Tabbertstr. 5 - 6 1956 - 1960
- 11.- VEB Schiffswerft Berlin  
Berlin-Köpenick, Wendenschloßstr. 366 1956 - 1967
- 12.- vormalige VEB Oderwerft Eisenhüttenstadt  
als Betriebsteil der Yachtwerft Berlin 1970 - 1990

## Vorgeschichte Werk I (Stammbetrieb) 1890 - 1945

Die Geschichte der Yachtwerft Berlin GmbH ist untrennbar mit dem Namen Claus Engelbrecht verbunden. Deshalb soll am Beginn der Darstellung der Werft-Chronik des Mannes gedacht werden, der vor 100 Jahren - im Jahre 1890 - die Werft gründete und ihr sein Gepräge gab.

Anlässlich seines 70. Geburtstages erschien in der bekannten Fachzeitschrift "Die Yacht" Nr. 15/1931, eine Würdigung seines Lebenswerkes. Nachstehend eine gekürzte Wiedergabe dieser Veröffentlichung:

"Am 8. April 1931 ist Claus Engelbrecht 70 Jahre geworden. In Warfleht an der Unterweser hat er 1861 das Licht der Welt erblickt.

Nach richtiger Lehrzeit als Schiffs- und Bootsbauer und mehrjähriger Tätigkeit als Gehilfe verheuerte er sich eines Tages als Schiffszimmermann und ist etwa fünf Jahre lang auf den alten Seglern und den dampfgetriebenen Konkurrenten zur See gefahren. In seiner Erinnerung blieb so manche praktische Erfahrung, die er später als Yachtbauer gut zu verwerten wußte, erst auf Hamburger Schiffswerften, später in seinem eigenen Werftbetrieb.

Als vorsichtiger Mann fing Claus Engelbrecht klein an, im Jahre 1890 in Zeuthen, östlich von Berlin, an dem damals noch recht stillen Zeuthener See. Mit fünf Mann, welche meistens erst richtig angelernt werden mußten.

Nach Lieferung einiger auffallend sauber ausgeführter und gut geformter Fahrzeuge stellten sich größere Aufträge auf Segelyachten ein. Die Zahl der Aufträge wuchs von Jahr zu Jahr. Bereits 1891 baute Engelbrecht das erste Motorboot, ein offenes Dingi mit einem 2 - 3 PS Daimler-Motor.

Um 1900 beschäftigte die Werft bereits etwa 40 Gesellen und eine Anzahl Lehrlinge. Der Betrieb nahm weiter an Umfang zu. Dem Holzbau folgte der Stahlbau. Wegen der Konzessionsschwierigkeiten in Zeuthen mußte eine Zweigwerft für den Stahlbau in Niederlehme bei Königs Wusterhausen errichtet werden. Dort war Platz, und es wurde eine für damalige Verhältnisse großzügig angelegte Werft geschaffen mit massiven Bauschuppen und Winterlagerhallen. Die Werft Zeuthen blieb als Hauptsitz bestehen. Das Unternehmen war in den folgenden Jahren immer gut beschäftigt mit dem Bau von Yachten und Booten aller Arten, Größen und Bauweisen. Auf allen Motorbootausstellungen war der Engelbrechtsche Stand ein besonderer Anziehungspunkt der guten und kaufkräftigen Gesellschaft, denn Kundschaft und Werft legten Wert auf eine gediegene gut durchdachte Einrichtung und reiche Ausstattung der Kajüten ihrer Tourenboote.

Als der deutsche Motorbootsport 1906 seinen ersten Zusammenschluß im Deutschen Motorboot-Club fand, war Claus Engelbrecht mit von der Partie, nicht nur als einfaches Mitglied, sondern bald als Wettfahrtteilnehmer auf eigenem Boot, ebenso wie an Regatten der Segler.

Die Entwicklung der Yachtwerft Engelbrecht im zweiten Jahrzehnt ihres Bestehens fiel mit der Jugendzeit des deutschen Motorbootsportes zusammen. Sie war in mancher Beziehung auch die Entwicklungszeit des deutschen Bootsmotors. Manche Type der Daimler-, N.A.G.-, Dürkopp-, Lloyd und anderer Motoren ist in seinen Booten ausprobiert worden, und das ging selten glatt vonstatten. Aber stets war er mit seinem guten Rat bei der Hand, baute den nicht immer erschütterungsfrei laufenden Motoren eine solide Unterlage, und erlebt heute die Freude, auf den Berliner Gewässern noch Motorboote seiner Werft laufen zu sehen, die 30 und mehr Jahre alt sind. Gewiß Zeichen der Solidität der Engelbrechtschen Arbeit. Von jeher ist aber nicht nur seine Bootsbauer-, sondern auch seine Tischlerarbeit geschätzt worden."

Nach über 20jähriger erfolgreicher Arbeit verkaufte er im Jahre 1911 seine beiden Werftbetriebe in Zeuthen und Niederlehme an einen Herrn Naglo.

Die beiden Brüder von Claus Engelbrecht, Bernhard und Dietrich Engelbrecht, waren ebenfalls Schiffbauer bzw. Bootsbauer. Sie eröffneten anschließend in Berlin-Stralau eine Bootswerft. Diese wurde jedoch während des 1. Weltkrieges im Jahre 1916 wieder aufgegeben.

Noch im gleichen Jahr wurde in Berlin-Köpenick, Wendenschloßstraße 113, die Yachtwerft Gebrüder Engelbrecht gegründet, zu der später ab 1931 auch die Bootswerft Werner Engelbrecht gehörte. Der Firmensitz befand sich nunmehr in der Wendenschloßstraße 334 - 336.

Die Firma Gebrüder Engelbrecht wurde 1931 aufgelöst. Der Sohn von Dietrich Engelbrecht - Werner Engelbrecht - übernahm den aufgelösten Betrieb und führte ihn bis 1972 unter der Firma Bootsbau Werner Engelbrecht weiter. Es wurden vorwiegend kleinere Sportboote gefertigt. Dieses Gelände mit einem Bootschuppen wurde im Jahre 1972 gepachtet und später käuflich erworben und in die Yachtwerft als Werkteil VI eingegliedert. Auf diesem Gelände war auch die Sektion Segeln der Betriebs-sportgemeinschaft "Motor Grünau" zu Hause.



Der ehemalige Obermeister Hermann Wenzel schrieb 1952 in seinen Erinnerungen:

Im Jahre 1924 trat ich bei der Firma Gebr. Engelbrecht in die Lehre. Dietrich und Bernhard Engelbrecht waren die Besitzer der Werft. Der älteste Sohn von Claus Engelbrecht - Erwin - hatte die kaufmännische Leitung inne. Der zweite Sohn - Bruno - (der spätere Betriebsleiter der Yachtwerft Claus Engelbrecht), war dort als Konstrukteur beschäftigt.

In der Saison - von Januar bis Juli - waren ca. 60 in der übrigen Zeit ca. 25 Arbeitnehmer tätig. Lehrlinge wurden zu meiner Zeit 38 ausgebildet.

Am 01.10.1926 erwarben bei einer Versteigerung mit dem aus der Inflation geretteten Vermögen die Söhne von Claus Engelbrecht - Dipl. Ing. Bruno Engelbrecht und Dr. jur. Erwin Engelbrecht - von der Bootswerft Dr. Joseph Hoos deren Betrieb in Berlin-Köpenick, Wendenschloßstr. 366, und begannen erneut mit dem Yacht- und Bootsbau.

Dr. Hoos hatte den kleinen Werftbetrieb am 16.07.1923 aus Privathand gekauft. Er fiel 1926 der Konkurrenz zum Opfer.

Um die Werft erweitern zu können, wurde 1926 ein 6.252 m<sup>2</sup> großes unbebautes Grundstück von einer Frau Vera Stöppler erworben.

Als GmbH gründeten sie unter Ausnutzung des guten Rufes ihres Vaters die "Claus-Engelbrecht Yachtwerft GmbH" mit einem Stammkapital von 20.000 Reichsmark. Juristisch waren die beiden Söhne als Gesellschafter auch Eigentümer der Werft. Im Hintergrund und als eigentlicher Leiter fungierte jedoch Claus Engelbrecht. Mit seinen großen Erfahrungen sorgte er bis zu seinem Tode im Jahre 1937 für eine hohe Qualität der Erzeugnisse. Nunmehr übernahm Bruno Engelbrecht die Betriebsleitung und Erwin Engelbrecht die kaufmännische Leitung.

Zu der "Engelbrecht-Dynastie" gehörte auch Dipl. Ing. Hellmuth Engelbrecht. Dessen Gelände befindet sich in der Wendenschloßstraße 350 - 352, dem heutigen Werkteil VII. Hellmuth Engelbrecht war nach 1945 als Konstrukteur für Schiffsgetriebe beim damaligen Institut für Schiffbau tätig. Nach der Verlegung dieses Institutes nach Rostock arbeitete er freischaffend. Für seine bahnbrechenden Leistungen bei der Entwicklung von Z-Getrieben für die Motorisierung von Schleppkähnen der Binnenflotte wurde er staatlicherseits als "Verdienter Erfinder" ausgezeichnet.

Soweit zur Vorgeschichte der Engelbrecht'schen Werftbetriebe.

Nun zur Chronologie des Werkteiles I - dem Stammbetrieb der heutigen Yachtwerft Berlin GmbH.

Auf dem von Dr. Hoos und Vera Stöppler erworbenen Gelände standen dort, wo sich heute die große Schiffbauhalle befindet, ca. 4 m hohe Holzschuppen, in denen der Bootsbau betrieben wurde. 1926 wurden ca. 80 Arbeitskräfte beschäftigt, die unter primitiven Arbeitsbedingungen Motorboote und Segelyachten aus Holz und Stahl herstellten.

Unter der Engelbrecht'schen Betriebsleitung entstanden bis 1934 die damaligen Hallen I, II und III, später die V und VI sowie das alte Verwaltungsgebäude mit der Bezeichnung Gebäude 15.

Im Frühjahr 1939 brach in Halle II ein Brand aus, der auch auf die Hallen I und III übergriff. Das Großfeuer vernichtete nicht nur alle 3 Produktionshallen, sondern auch Material, fertige und halbfertige Erzeugnisse.

Bereits nach 4 Monaten waren die Hallen mit Verwaltungsgebäude - massiv und in Stahlkonstruktion - wieder aufgebaut. Nach dem Brand wurde gleichzeitig eine Trockenkammer für Holz gebaut. Es entstanden ein Heizhaus sowie die Halle IV. Die Slipanlage wurde vergrößert.

Infolge der Weltwirtschaftskrise 1927/1928 gingen Aufträge und Umsätze zurück. Im Geschäftsjahr 1928/29 wurde mit 40 Gesellen, 2 Angestellten und 20 Lehrlingen ein Umsatz von 462.613,- Reichsmark erzielt. Nachdem die Lehrlinge im 2. Lehrjahr schon über einige handwerkliche Fähigkeiten verfügten, wurden 10 Gesellen entlassen. Mit nunmehr 30 Gesellen, 3 Angestellten und 20 Lehrlingen wurde 1929/30 ein annähernd gleichhoher Umsatz von 425.638,- Reichsmark erreicht. Danach wurden erneut 26 Gesellen entlassen.

Die Claus-Engelbrecht GmbH konnte sich nach der Weltwirtschaftskrise dank der danach erteilten umfangreichen Aufträge zum Bau von Polizeischnellbooten, Hafenbooten und anderen Wasserfahrzeugen wesentlich vergrößern.

Die Belegschaftsstärke betrug 1939 165 Mitarbeiter. Im Jahr 1941 wurden insgesamt 166 Arbeitskräfte - darunter 60 ausländische - beschäftigt. 1944 wurden noch 150 Arbeiter und Angestellte beschäftigt. Bis 1945 erhöhte sich die Zahl der Beschäftigten auf 250, darunter 80 sogenannte Fremdarbeiter, jedoch bei Kriegsende verblieben nur noch 20 Mitarbeiter.

Zwischen der Claus-Engelbrecht-Werft und der Bernhard-Brumm-Werft in Berlin-Friedrichshagen - über die noch zu berichten ist - entwickelten sich im Zusammenhang mit der Erteilung von Rüstungsaufträgen enge Beziehungen. Die Engelbrecht-Werft hatte sich zu einer Leitstelle entwickelt, die die Vergabe von Rüstungsaufträgen an den Binnenschiffbau steuerte. In diesem Zusammenhang sind die Erinnerungen des Kollegen Willi Müller interessant. Er war von Oktober 1926 bis Mai 1945 als Elektromonteur in der Engelbrecht-Yachtwerft tätig. Aus seinem Bericht geht hervor, daß die Produktion ab 1933 vorwiegend auf den Bedarf der Wehrmacht, Polizei und Zoll ausgerichtet war. Es wurden u. a. hergestellt:

- Zollkreuzer 23 m
- Luftwaffen-Hafenboote
- Pontons
- Polizeiboote
- Sturmboote
- Küsten-Minenräumboote
- Sprengboote Typ "Linse"

Mit Beginn des 2. Weltkrieges entwickelte sich die Engelbrecht-Werft zu einem ausgesprochenen Rüstungsbetrieb. Dies wird auch dadurch unterstrichen, daß von diesem Zeitpunkt an 2 Wehrbeauftragte für die Überwachung und Kontrolle der Produktion eingesetzt wurden.

Die Engelbrecht-Werft war an der Groß-Serienproduktion von Booten für die Kommandos des Regimentes "Brandenburg" der deutschen Abwehr sowie für die Kleinkampfverbände der Kriegsmarine unter dem Kommando von Admiral Heye beteiligt.

In der speziellen Marine-Literatur gibt es mehrere Veröffentlichungen über die aktive Mitwirkung der Engelbrecht-Werft an den Rüstungsvorhaben der deutschen Kriegsmarine sowie über den Bau von Aufsichts- und Sicherungsbooten für die Wasserschutzpolizei.

Es handelte es sich um folgende Bootstypen:

- Leichtes Sturmboot 39
- Flugbetriebsboot
- Kleines Schnellboot "Küstenminenleger"
- Klein-Schnellboot "HYDRA II" 101 - 116
- Klein-Schnellboot "KOBRA"
- Sprengboot Typ "Linse"
- Polizeiboote
  - . Inspektionsboot 20 m
  - . Polizeiboote 12,6 m

Der bereits zitierte Willi MÜller berichtete weiter, daß das Verhalten der Belegschaft zu den Fremdarbeitern gut war.

Seit 1946 war er wieder in der Engelbrecht-Werft tätig, zuletzt ab 1951 als Hauptmechaniker und Leiter des Instandhaltungsbereiches. Er verstarb am 24.05.1967 im Alter von 55 Jahren anlässlich einer Dienstreise an den Folgen eines Verkehrsunfalles.

## Werk II - Vorgeschichte 1872 - 1951

Das jetzige Betriebsgelände des Werkteiles II ist als zusammenhängender Komplex erst 1946/47 entstanden. Mehrere Eigentümer und Unternehmer waren vorher hier ansässig.

Der nordwestliche Teil, wo sich

- die Plastehalle,
- das Hauptlager sowie
- die Feuerverzinkung und Ankerbau

befanden, wurde im Jahre 1872 von den Norddeutschen Eiswerken AG Berlin-Rummelsburg - Betriebsstätte Marienstr. 93 - jetzt Wendenschloßstraße - belegt.

Dieses Gebiet hieß "Auf dem flachen Hahn" und wurde vom damaligen Kommerzienrat C. Bolle an die Eiswerke verkauft. Sie errichteten noch im Jahre 1872 insgesamt 4 Eishäuser in der Größe von 93 m Länge, 18,75 m Breite und 12 m Höhe. Des weiteren wurde ein Kesselhaus, ein Maschinenhaus und eine Pförtnerbude errichtet.

Bolle selbst hatte nördlich vom Schwarzen Weg eine Molkerei und Milchverarbeitung betrieben, heute im Volksmund als "Bollehof" bezeichnet. Bekannt war dieses Gelände als Sitz der Gießerei und Modellbau des Transformatorenwerkes Oberschöneweide.

Nach fast 3 Jahrzehnten sind alle 4 Eishäuser am 03.09.1901 bei einem Großbrand völlig vernichtet worden. Es wurde damals entschieden, im Abstand von 28,43 m zum "Bolle-Hof" neue Eishallen zu errichten. Die Baugenehmigung wurde auf 10 Jahre befristet.

Während des 1. Weltkrieges ging für die Eiswerke das Geschäft offensichtlich zu Ende. Am 03.07.1917 erwarb einen Teil des Geländes in der Größe von 17.806 m<sup>2</sup> der Konstrukteur Friedrich Sasse zu einem Preis von 150.000,- Reichsmark. Dieser errichtete massive Schuppenbauten und ersuchte im Juni 1919 als "Aero-Werft Friedrich Sasse" um die Baugenehmigung für weitere "Wirtschafts- und Lagergebäude zur Unterbringung von fertigen Land-, Luft- und Wasserfahrzeugen sowie einzelne Holz-, Eisen- und Maschinenteile". Die Gewerbe-Inspektion Teltow-Ost genehmigte den Bau und stellte fest: "Der Anbau an das Kesselhaus, Bootsbau und Schweißerei ist zur Erbauung eiserner Schiffe bestimmt."

Heute ist auf diesem Gelände noch das Hauptlager als Zeuge jener Zeit erhalten, in der Sasse mit ca. 20 Arbeitskräften Schiffbau betrieb.

Im Jahre 1926 entschloß er sich jedoch, einen Teil des Grundstückes Wendenschloßstraße 298 (vormals Marienstr. 93) an einen Fleischermeister Robert zu verkaufen. Außerdem siedelte sich ein Sportverein "Allianz-Konzern e.V." dort an.

Der südliche - am Wasser gelegene Teil - blieb in seinem Besitz. Dieser Teil wurde durch Yachtwerft - Betriebsteil Feuerverzinkung und Ankerbau (ab 01.07.1990 privatisiert) und die Einkaufs- und Liefergenossenschaft des Berliner Bootsbauerhandwerkes genutzt.

Das östlich daran angrenzende Grundstück Wendenschloßstraße 302 wurde von der Firma Gebr. Dopp Maschinen- und Waagenfabrik AG belegt. Der mittlere und der östliche Teil des heutigen Werkteiles II, die Wendenschloßstraße 306 und 322, waren ebenfalls noch getrennte Grundstücke.

Die Wendenschloßstraße 306 war Sitz der Firma Holzbearbeitungsbetrieb und Sägewerk Karl Lutze, Berlin-Adlershof, Auguste-Victoria-Str. 2 - 20, und diente dieser zunächst als Lagerplatz. Am 27.11.1947 wurde dieses Gelände der Claus-Engelbrecht-Yachtwerft GmbH in Treuhandverwaltung übergeben. Zunächst wurde von der Yachtwerft ein Sägegatter gebaut, welches 1950 in Betrieb genommen wurde.

Als Nachfolger der Firma Gebr. Dopp Wagenfabrik arbeitete in den Räumen des Hauptlagers und im alten Gebäude der Materialwirtschaft die Berliner Waagenfabrik. Dieser Betrieb wurde am 31.12.1951 geschlossen.

Von dem fast 11.000 m<sup>2</sup> großen Produktionsgelände wurden bereits vorher 4.272 m<sup>2</sup> durch die Yachtwerft als Holzlagerplatz gepachtet.

Die gesamte Fläche von 22.393 m<sup>2</sup> in der Wendenschloßstraße 306 und 322 wurde juristisch vom bisherigen Eigentümer Stadt Berlin am 01.01.1952 der Yachtwerft Berlin übergeben.

Bis heute hat Werkteil II den Beinamen "Sasseplatz" behalten.

### Vorgeschichte Werkteil III 1890 - 1945

An der Schwelle des 20. Jahrhunderts erlosch die sogenannte "Gründerzeit", während Grundstücks-Spekulationen, An- und Verkäufe ihre Blüte hatten. Der preußische Staat verpachtete die Jagen 591 und 592 des Köpenicker Forstes an private Unternehmer.

Friedrichshagen gehörte damals nicht zur Stadt Berlin. Etwa um 1890 begann die industrielle Nutzung des Geländes des heutigen Werkteiles III. Ein gewisser Grassnick pachtete 1898 den Jagen 591 und errichtete an dessen östlichen Flügel einen Schuppen als Bootsbauwerkstatt.

Der Uferstreifen zwischen Jagen 591 und 592 diente als Badestrand. Der Volksmund nannte ihn "Neu-Kamerun". Dieser Name ist heute noch gebräuchlich für den Rest des Kiefernwaldes am westlichen Ende des Werftgeländes zwischen Holzlagerplatz und Kindertagesstätte.

Auf der Unternehmenseite schlossen sich die sogenannten Prinzipale - die Berliner Werftbesitzer in Stralau, Köpenick und Friedrichshagen - zu einer Art "Mini-Kartell" zusammen. In dieser Zeit nach der Jahrhundertwende bestanden schon enge Beziehungen zwischen Grassnick und Claus Engelbrecht in Zeuthen. Auf dem Grundstück des ehemaligen Jagens 591 erschienen weitere Unternehmer. Die Bootswerft H. Schulze - Inhaber Karnatz - siedelte sich an. Es kam zu Fusionierungen, das Gelände wurde in Anspruch genommen für

1. Yacht- und Bootsbau  
Slipanlage  
Winterlager
2. Holz engros und Kommission
3. Ausführung von Tief- und Wasserbau,  
Brückenbau und Baggerei.

Das gesamte Gelände der Jagen 591 und 592 wurde im Jahre 1910 von Herrn Dr. Walter Huth von der Ikarus-Gesellschaft aufgekauft. Er gründete im gleichen Jahr die Albatros-Flugzeugwerke. Bereits 1913 belief sich die Produktion auf 86 Flugzeuge und erreichte bis 1918 fast 8.500 Stück. Darin einbezogen waren Wasserflugzeuge und Flugboote. Der Müggelsee wurde für die flugtechnischen Erprobungen genutzt.

An die Albatros-Werke ergingen die ersten Aufträge nach dem 1. Weltkrieg zur Entwicklung neuer, leistungsfähiger Fluggeräte. Zunächst wurden in Friedrichshagen wieder Sport- und Motorboote gebaut, aber auch Reparationsaufträge durchgeführt. Für die französische Binnenschifffahrt mußten "Penücken" - Lastkähne bis 250 t Ladegewicht hergestellt werden. Später erfolgten wieder Zulieferungen für den Flugzeugbau, insbesondere Schwimmkörper für Wasserflugzeuge.

Im Vorfeld des bedrohlichen Unterganges der Albatros-Werke verkaufte Dr. Huth das Friedrichshagener Werk am 21.05.1926 an die Stadtgemeinde Berlin. Einen weiteren Teil des Geländes erwarb die Baufirma Max Quappe GmbH und errichtete ein Baugeschäft. Der restliche Teil des Geländes wurde vom Verein "Freie Segler Müggelsee" übernommen.

Von den Albatros-Werken waren bereits die jetzigen Hallen 2 und 3, das Haus 4 und die Halle 5 errichtet. Die jetzige Halle 6 war früher Gartengelände.

Die Max-Quappe-GmbH verkaufte 1931 das von ihr genutzte Gelände an Herrn Kurt Gassner. Ab 01.01.1932 hieß das Werk "Gassner-Schiffswerke (vormals Albatros)" - Inhaber Kapitän Kurt Gassner. Zuvor war Gassner aber bereits aktiv bemüht, die technischen Voraussetzungen für seinen künftigen Werftbetrieb zu schaffen. 1927 ließ er von der Firma Krupp eine "Elektrische Slipanlage mit Drehbühne und 500 m Gleise mit 4 m Spurweite" verlegen.

Im Jahre 1933 wurde eine "Großslipanlage mit Kippchemel für Schiffe bis 80 m erbaut. 6000 m Kabel bis 25 mm<sup>2</sup> wurden verlegt und 20 E-Motore installiert. Es ist die heute noch zu benannte "Dampfslip" mit einer Gleisanlage quer zum Ufer von der Halle 6 bis zur Halle 1.

Das gesamte Betriebsgelände wurde 1935 erneute geteilt. Zwischen den Halle 2 und 3 und dem Haus 4 (Hoffmann-Gebäude) wurde eine Mauer gezogen und die "Reichesegeflugschule 2" hielt Einzug in das Haus 4.

Offenbar hatte sich Gassner finanziell übernommen, denn sein Unternehmen ging 1937 in Konkurs.

Als neuer Eigentümer ab 1938 übernahm Kapitän Bernhard Brumm die Werft in Friedrichshagen. Seit 1920 unterhielt er in Baum-schulenweg an der Fähre einen schiffbaulichen Betrieb.



Seine Neuerwerbung bezeichnete er zunächst als Spezial-Motorbootswerft, später firmierte er unter der Bezeichnung "Yacht- und Schiffswerft Bernhard Brumm".

Wie bereits obenerwähnt, wurde das Betriebsgelände im Jahre 1935 geteilt. In der jetzigen Schlosserei wurden Segelflugzeuge gebaut und im damaligen Schuppen 5 untergebracht. Danach ließ sich eine Firma aus Hannover nieder, die in Halle 5 Elektrowagen herstellte.

Das im östlichen Teil des Geländes gelegene Haus 4 ("Hoffmann-Gebäude") ließ Brumm ausbauen und zog mit seiner Familie in das 1. Stockwerk ein. Bernhard Brumm ist 1945 verstorben. Die Brummwerft beteiligte sich an der beginnenden Wiederaufrüstung der damaligen Wehrmacht.

Einer, der zu dieser Zeit dabei war, der Bootsbauer Erich Lerche, erinnert sich: "Es waren ca. 100 Arbeiter sowie 60 - 70 ausländische Arbeitskräfte damit beschäftigt, Sturmboote und ferngesteuerte Sprengboote zu bauen. Die technischen Unterlagen stammten vom Konstrukteur Hellmut Fugmann von der Claus-Engelbrecht-Yachtwerft".

Zuvor hat jedoch Bernhard Brumm bereits 1932 in seinem alten Bootsbaubetrieb in Berlin-Baumschulenweg mit dem Bau von Polizeibooten begonnen und diesen auch später in seinem neuen Betrieb in Berlin-Friedrichshagen fortgesetzt.

Infolge zweier schwerer Luftangriffe am 24.12.1943 und dem dadurch entstandenen Großfeuer wurde die Brumm-Werft schwer zerstört und Menschenleben waren zu beklagen.

Dadurch kam der Schiffs- und Bootsbau in Friedrichshagen nahezu zum Erliegen und beschränkte sich nur noch auf Reparaturen und Ausbauten.

#### Vorgeschichte Werk IV, Achenbachstraße 42 - 68 von 1945 - 1955

Das gesamte Gelände gehörte früher der Stadt Berlin. Hier waren die Städtischen Klärwerke ansässig. Eines der Gebäude nannte sich "Kohlenmühle". Der Aschehof, eine nach 1945 nicht mehr genutzte Schuttgrube, gehörte einem Otto Schulz.

Auf dem obigen Gelände wurde 1946 die Berliner Zündwarenfabrik GmbH gegründet. 1959 wurde der Betrieb wieder eingestellt.

Im gleichen Gelände betrieb die Firma Faberg-Schuhe GmbH - deren Gesellschafter Arno Bergemann war - die Herstellung von Boots- und Tennisschuhen. Im Jahre 1947 erhielt Arno Bergemann vom Bezirksamt Köpenick Räume auf dem Gelände Achenbachstraße zugewiesen, um die Produktion von Schuhen und Sandaletten zu erweitern.

Für den Ausbau der durch Kriegseinwirkungen schwer beschädigten Räume, für die Einrichtung einer Taktstraße wurde Hans Bergemann als technischer Leiter eingesetzt.

Nachdem der größte Bedarf an Schuhen gedeckt war, stellte sich der Betrieb auf eine neue Produktion um.

In der Verarbeitung von Kunststoff bei der Herstellung von Schuhen wurden große Erfahrungen gewonnen, die es bei neuen Erzeugnissen zu verwerten galt. Deshalb gründete Arno Bergemann im Jahr 1949 die Firma Köpenicker Werkstoffbau und begann mit dem Bau von Gutasit-Paddelbooten (Holzspanten mit gummierter Außenhaut) nach einem Riß von Theo Ernst. Das Boot nannte sich "Juwel" und erwies sich als großer Erfolg. Bei einem Preis von 450,00 M konnten über 1.000 Stück abgesetzt werden.

Danach wurde mit dem Bau von Kajaks begonnen, und zwar wiederum in Leistenbauweise mit Kunststoffolie bespannt. Nach Abschluß erfolgreicher Entwicklungsgararbeiten übergab der Deutsche Kanusportverband dem Köpenicker Werkstoffbau sämtliche Risse für K I, K II und K IV und erteilte den Auftrag zum Bau dieser Boote für den Kanusport. Gleichzeitig wurde auch der erste Renneiner für den Rudersport entwickelt und gebaut. Die Nachfrage nach Rennbooten steigerte sich von Jahr zu Jahr, und es gab damals keine Bootswerft, die sich intensiv mit dem Bau von formverleimten Rennbooten befaßte.

Weil die Räume in der Achenbachstraße für den Bootsbau nicht mehr ausreichten, wurde die in Köpenick am Kietz 23 - 27 gelegene Wäscherei Mühlberg übernommen. Der Ruderbootsbau wurde dahin verlegt, während in der Achenbachstraße nach wie vor Rennkajaks und bis 1954 Paddelboote die Produktion ausmachten. Am Kietz Alt-Köpenick wurde der Ruderbootsbau erweitert und auf die Typen Renn-Vierer, Renn-Achter und C-Gigs ausgedehnt.

Im Jahre 1955 wurde damit begonnen, ein Finn-Dingi in Schalenbauweise herzustellen. Die Fertigung verlief erfolgreich schon dadurch, daß in einem dieser Boote der Segelsportler Jürgen Vogler Europa-Meister und 1958 Olympia-Sieger wurde.

Am 01.07.1956 wurde die Firma Köpenicker Werkstoffbau aufgelöst und von VEB Yachtwerft Berlin-Friedrichshagen, Müggelseedamm 40 - 70, übernommen.

### Vorgeschichte Werkteil V 1945 - 1959

Sportbootswerft Grünau, vormals Bootswerft Max Schönherr,  
Berlin-Grünau, Regattastr. 55

Die Bootswerft Max Schönherr wurde nach Kriegsende 1945 unter Treuhandverwaltung gestellt und ab 1953 in Volkseigentum überführt. Der Betrieb erhielt die Bezeichnung "Sportbootswerft Grünau". Ab 25.06.1956 war bereits die ehemalige Bootswerft Friedrich Pirsch in Berlin-Oberschöneweide, Tabbertstraße 6 - 8, als Betriebsteil pachtweise in die Sportbootswerft eingegliedert.

Am 01.01.1960 wurde die Sportbootswerft als juristisch selbständiger Betrieb aufgelöst und der Yachtwerft Berlin-Friedrichshagen - Werkteil C - angeschlossen. Es muß hervorgehoben werden, daß in diesem Werkteil die ersten Erfahrungen in der Anwendung von Polyesterharzen und Glasseidengewebe für den Bootsbau gewonnen wurden. Die Produktion bestand überwiegend aus Rettungsbooten und Arbeitsbooten.

Ab 1971 wurde der Werkteil der Produktionsgenossenschaft "Müggelspree" übergeben. Es wurden dort Sportboote, Motoryachten und Alu-Segelmasten gefertigt.

### Vorgeschichte der Bootswerft Theo Ernst 1898 - 1946

Die Bootswerft in Berlin-Köpenick wurde im Jahre 1898 in Berlin-Alt-Stralau von Oswald Ernst gegründet. Bis 1916 wurden dort Motor- und Segelboote hergestellt. Während des 1. Weltkrieges verkaufte Oswald Ernst seine Werft an den Unternehmer Knittel.

Durch den preußischen Staat wurde das Dahme-Ufer in Berlin-Köpenick seinerzeit parzelliert, und Oswald Ernst kaufte mehrere nebeneinander zwischen Straße und Wasser liegende Parzellen, heute Grünauer Straße 167, auf. Ob sich darauf schon Baulichkeiten befanden, konnte bisher nicht nachgewiesen werden.

Nach Kriegsende 1918 wurden alte Schiffe abgewrakt. Später wurden Sportboote aus Holz und Eisen sowie kleinere Fahrgastschiffe gebaut.

### Die Produktionsentwicklung in den 30er Jahren

Jahr	Arbeitskräfte	Umsatz
1930	12	48.000,-- Reichsmark
1935	8	32.000,-- "
1937	14	57.000,-- "
1939	18	95.000,-- "

1941 übergab Oswald Ernst die Werft seinem Sohn Theo. Er wurde vom Heeresdienst reklamiert. Dafür baute er mit 15 Arbeitskräften Boote für die damalige Kriegsmarine und andere wichtige Zulieferungen.

Als 1943 die Werft zu 2/3 durch einen Luftangriff zerstört wurde, hatte sie Theo Ernst in knapp einem Jahr komplett und massiver als vorher wieder aufgebaut. In der neuen 1.000 m<sup>2</sup> großen Halle wurden Holz- und Stahlschiffe bis 25 m Länge gebaut. 1945 wurde die "Ernst-Werft" nicht demontiert.

### Die Periode von 1945 - 1949

Vom schweren Anfang

Nach Beendigung des 2. Weltkrieges wurden die als Rüstungsbetriebe eingestufteten Werften von

- Claus Engelbracht, Berlin-Köpenick und
- Bernhard Brumm, Berlin-Friedrichshagen

von der Sowjetischen Militär-Administration Deutschland, SMAD, beschlagnahmt und am 23.04.1945 besetzt. Beide Werften wurden 1946 gemäß den Bestimmungen des Potsdamer Abkommens enteignet und der Deutschen Treuhandverwaltung in der damaligen Sowjetischen Besatzungszone, SBZ, unterstellt.

Für die am Kriegsende völlig in Takt gebliebene Claus-Engelbracht-Yachtwerft wurde vom Bezirksamt Köpenick der Firmen-Mit-inhaber Dr. jur. Erwin Engelbracht ab 01.04.1946 als Treuhänder eingesetzt.

Ebenso unversehrt überlebten das Kriegsende die Bootswerft Theo Ernst und die anderen Vorläuferbetriebe der Yachtwerft.

Wie bereits erwähnt, wurde die Brumm-Werft 1943 fast völlig zerstört, so daß der Betrieb nahezu zum Erliegen kam. Der neugebildete Berliner Magistrat hatte nun zu entscheiden, was mit dem gesamten Betriebsgelände und den erhalten gebliebenen Gebäuderesten sowie dem Haus 4 (Hoffmann-Gebäude) geschehen soll. Der gesamte Grund und Boden gehörte der Stadt Berlin. Es wurde festgelegt, daß die aus dem Ortsteil Grünau auszulagernde "Hoffmann-Werft" ein Teil des Betriebsgeländes im Umfang von 3.545 m<sup>2</sup> als Pachtgrundstück erhält. Dies umfaßte heute 2/3 der Halle 4 bis über die Halle 6 zum Ufer hin und die Halle 5 einschließlich der Slipanlage.

Im nördlichen Teil von Halle 4 wurde der Firma "Talbot - Produktionswerkstätte für Elektrofahrzeuge" ein Pachtgrundstück mit 670 m<sup>2</sup> zur Verfügung gestellt.

In der 1. Etage des "Hoffmann-Gebäudes" erhielt die Firma Krüger Holzschuhfabrik 140 m<sup>2</sup> Produktionsfläche zugewiesen. Ebenso wurde die Firma Mika - eine Glimmerplattenfabrik - mit 210 m<sup>2</sup> Produktionsfläche im Produktionsgebäude untergebracht.

An der Stelle, wo sich heute die Halle 6 befindet, war noch bis 1949 ein 306 m<sup>2</sup> großer Garten.

Der mittlere Teil des gesamten Geländes von Brumm - dort wo heute die Hallen 2 und 3 stehen, ein Gelände von 18.000 m<sup>2</sup>, wurde im August 1947 auf Befehl der SMAD der Claus-Engelbrecht-Werft für den geplanten Fischkutterbau übergeben.

Wie bereits erwähnt, waren die Hallen 2 und 3 durch Luftangriffe abgebrannt, aber im östlichen Teil der Halle befand sich ein erhalten gebliebenes kleines Bürogebäude. Dieser Gebäudeteil sowie Räume im 1. Stock des "Hoffmann-Gebäudes" wurden noch ab 01.07.1947 an die Firma Ing. Hans Rudloff vermietet. Er betrieb dort ein Konstruktionsbüro.

Ebenso wie die Firmen Krüger und Hoffmann mußte auch Hans Wennholz - Berliner Furniermesserei - seine Produktionsstätte in Oberschöneweide, Nalepastraße, an die Sowjetische Besatzungsmacht abtreten. Zum Ausgleich dafür wurde mit ihm über das Magistratsgebäude westlich des mittleren Teils der ehemaligen Brumm-Werft am 26.08.1946 von der Berliner Wohnungsverwaltung ein Pachtvertrag abgeschlossen mit dem Auftrag zur Errichtung und zum Betrieb eines Sägewerkes. Ein entsprechendes Sägegatter wurde von einer früheren "Pabst-Werft" umgesetzt. Das Pachtgelände umfaßte 6.680 m<sup>2</sup>. Wennholz begann mit dem Sägewerk ab Juni 1946 im östlichen Teil der Halle 1.

Der westliche Teil der Halle 1 diente noch als Lagerraum für die aus der Rüstungsproduktion übriggebliebenen Bootskörper. Bereits 1948 wurde dann dieser Teil durch die Engelbrecht-Werft genutzt.

Die ersten Aufträge im Jahre 1946 bezogen sich auf die Herstellung von Handwagen, Karren, Verladeschuppen, Handkähnen, Keilabeätzen und Kochtöpfen, um dringendste Bedürfnisse der notleidenden Bevölkerung lindern zu helfen.

Noch im gleichen Jahr wurden von der damaligen SMAD Reparaturaufträge zur Instandsetzung und Umbau der Motoryacht "Gromoboy", von 4 Fischkuttern sowie für die Motorboote "Inge", "Hanne" und "Linda" und FGS "Horrido" erteilt. Die Belegschaft wuchs bis Ende 1946 auf 95 Mitarbeiter.

Zur Durchsetzung des Befehls 122 der SMAD über die "Verabfolgung warmer Mahlzeiten" und der Zuweisung von Lebensmitteln mußte im Hinblick auf die wachsende Belegschaftstärke im Jahr 1946 eine Betriebskantine eingerichtet werden.

Am 11.03.1946 erging von der Generaldirektion der Schifffahrt eine Weisung an alle Werften, die Kapazitäten schrittweise zu erhöhen und zu diesem Zweck Umschüler aufzunehmen. Für das erste Jahr wurde ein Stundenlohn von 0,72 RM, für das zweite Jahr von 0,90 RM festgelegt. Der Lohn für Holzbootbauer betrug 1,10 - 1,15 RM pro Stunde, für Eisenschiffbauer 1,15 - 1,20 RM.

Im Juni 1946 erteilte die SMAD einen Reparations-Auftrag Nr. R/50/64 197 zum Bau einer größeren Serie von Komposit-Fischkuttern für die sowjetische Fischereiwirtschaft. Damit wurde ein wichtiger Grundstein für den Neubeginn des Schiffs- und Bootsbaues auf dem Werftgelände der Engelbrecht-Werft in Köpenick, Wendenschloßstraße 366, gelegt.

Zur Durchführung dieses Neubauprogramms konnten noch im Laufe des Jahres 1946 mit Unterstützung der SMAD 15 Holz- und Eisenbearbeitungsmaschinen zugeführt werden. Die SMAD setzte den Ing.-Offizier Murjanoff als Beauftragten für die Yachtwerft Engelbrecht ein, dem die Aufgabe zufiel, die Werft in jeder Weise bei der Erfüllung des Reparationsauftrages zu unterstützen und die Koordinierung mit der Treuhandverwaltung sowie dem Bezirksamt Köpenick sicherzustellen.

Ungeachtet der weiteren Zuweisung von Arbeitskräften durch das Bezirksamt Köpenick lief die Kutterproduktion relativ langsam an. Es fehlte zunächst an ausgebildeten Fachkräften. Da die Erwartungen der SMAD nur schleppend erfüllt wurden, führte dies zu weiteren unterstützenden Maßnahmen, insbesondere der Bereitstellung von Material, Maschinen und Werkzeugen.

Im Ergebnis dessen wuchs bis Ende 1947 die Belegschaftsstärke auf 318 Mitarbeiter, darunter 24 Lehrlinge. Der Produktionswert erreichte eine Summe von 1.040.000,-- RM.

Im August 1947 wurde durch SMAD-Befehl die Räumung des Sägewerkes Wennholz zugunsten der Engelbrecht-Werft für den vorgesehenen Fischkutterbau angewiesen. Deshalb wurde westlich der Halle 1 durch die Engelbrecht-Werft ab April 1948 eine Sägewerkhalle und ein Bürohäuschen errichtet. Engelbrecht finanzierte diesen Bau mit 81.228,-- Mark. Ab 01.11.1948 nahm das Sägewerk in der heutigen Holzzuschnitthalle die Produktion wieder auf. Ihm folgte später als Pächter A. Häcker und später der Treuhänder Marco, die bis zum 18.11.1950 das Sägewerk betrieben. Das jetzige Pförtnerhaus mit anschließender Wohnung sowie Trafostation wurde 1948/49 errichtet. Der Wiederaufbau der Hallen 2 und 3 erfolgte ebenfalls in den Jahren 1948/49. gleichzeitig wurde an die westliche Seite der Halle 1 eine Montagehalle angebaut, die die dortige Slipanlage mit einbezog.

Die entlang der Uferfront verlaufende Gleisanlage mit 4 m Spurbreite und Schiebewagen wurde im Zuge späterer Rekonstruktionsmaßnahmen beseitigt. Offiziell wurde die in Treuhandverwaltung übernommene Bernhard-Brumm-Yacht- und Schiffswerft am 13.04.1949 an die Claus-Engelbrecht-Werft übergeben und der Vereinigung volkseigener Werften in Schwerin unterstellt.

Verständlicherweise wirkte sich die Existenz so verschiedenartiger und zahlreicher Betriebe auf diesem Gelände für die Erweiterung der schnellstmöglichen Serienfertigung der Fischkutter-Produktion für die Reparationsleistungen an die UdSSR negativ aus. In einer Beratung der SMAD wurde nach Besichtigung der Brumm-Werft am 30.08.1947 festgelegt, wie die auf Werftgelände ansässigen Firmen verlagert werden sollten. Das vollzog sich jedoch sehr zögernd.

Die Hoffmann-Werft hatte sich inzwischen mit zahlreichen Aufträgen, insbesondere auch für Bootsbeschläge, unentbehrlich gemacht und konnte erst zum 31.12.1952 gekündigt werden. Der Umzug der Hoffmann-Werft auf das Gelände von Sasse in der Wenden-schloßstraße 298 erfolgte im Verlaufe des Jahres 1953.



Das Sägewerk Wennholz, unter dessen Treuhänder Marco, konnte erst zum 31.12.1965 geschlossen werden. Der Pachtvertrag mit dem Konstruktionsbüro Hans Rudoff lief zum 31.03.1949 aus, während die Firma Miko - Glimmerplattenfabrik - noch bis 1951 im Hoffmann-Gebäude ansässig war. Mit der Zentralisierung der Werftkapazitäten, dem Neubau von Produktionshallen, der Beschaffung von Maschinen und Ausrüstungen sowie der permanenten Zuführung von Arbeitskräften entstanden unter Leitung der Engelbrecht-Werft entscheidende Voraussetzungen, um den Erwartungen der SMAD zur Forcierung des Fischkutterbaues zu entsprechen. Der Baubeginn des ersten Fischkutters lag im III. Quartal 1947.

Im Jahr 1948 wurden bereits 16 Fischkutter in der Engelbrecht-Werft fertiggestellt. Die obigen Maßnahmen begannen sich auszuwirken, unterstützt durch die Treuhandverwaltung mit einer größeren Zuführung weiterer Bearbeitungsmaschinen.

Seitens der SMAD war geplant, die Kutterproduktion schrittweise in die ehemalige Brumm-Werft zu verlagern, da der Engelbrecht-Werft andere Aufgaben bevorstanden. Deshalb wurden Fachkräfte des Kutterbaues - wie Tischler, Bootsbauer u. a. - nach Friedrichshagen umgesetzt, um dort die entsprechenden Werkstätten einzurichten und die Vorbereitungen für die Produktionsüberleitung zu treffen.

Nach Einrichtung der Tischlerei in Halle 1 wurden die Aufbauten für die Kutter wie Kajüthäuser sowie Grätlinge und Niedergänge hergestellt und an die Engelbrecht-Werft zur Montage für die Bau-Nr. 1 - 15 angeliefert. Ab der Bau-Nr. 16 - Stapellauf Februar 1949 - erfolgte der komplette Kutterbau in der ehemaligen Brumm-Werft in Friedrichshagen.

Die Bootswerft Theo Ernst hatte unmittelbar nach Kriegsende 1945 Reparationsaufträge auszuführen, so u. a. 2 Dieselschlepper von 14 m und 17 m Länge. Außerdem wurden Rettungsboote aus Holz und Stahl gefertigt.

20 Facharbeiter und 12 Lehrlinge standen dazu Ende Februar 1947 zur Verfügung. Am 12. Dezember 1947 wurde die Werft von der "Deutschen Treuhandverwaltung des sequestrierten und beschlagnahmten Vermögens in der sowjetischen Besatzungszone von Berlin" in Treuhand genommen und 1948 der Claus-Engelbrecht-Yachtwerft zur Nutzung übergeben. Diese bildete die ehemalige Ernst-Werft zu einer Berufsausbildungsstätte für den Holzbootsbau um und gab ihr die Bezeichnung "Jugendwerft". Ab 18.05.1949 wurde die Jugendwerft in das Volkseigentum überführt und mit Wirkung vom 01.01.1950 juristisch der Yachtwerft angegliedert.

In den Darlegungen zur Vorgeschichte der Werkteile II und IV sind die Zeiträume von 1945 - 1949 eingearbeitet, so daß auf weitere Ausführungen verzichtet werden kann.

#### Periode von 1949 - 1955

Einen Markstein in der Geschichte der Yachtwerft Berlin bildete die Überführung der bisherigen Treuhandbetriebe

- Claus-Engelbrecht-Yachtwerft Köpenick
- Friedrich-Brumm-Yachtwerft Friedrichshagen

in das Volkseigentum am 01. April 1949.

Beide Betriebe wurden vereinigt und firmierten unter der Bezeichnung:

"VWV Yachtwerft Claus Engelbrecht"

mit dem Hauptsitz in Berlin-Köpenick, Wendenschloßstraße 366. Die Werft wurde dem wirtschaftsleitenden Organ "Vereinigung volkseigener Werften" Schwerin - später Rostock - unterstellt.

Zum Zeitpunkt der neuen Betriebsgründung verfügte die Yachtwerft auf der Grundlage der Enteignungsgesetze sowie entsprechender Pachtverträge über folgende Produktionsstätten im Stadtbezirk Köpenick:

#### - Werk A -

- . Wendenschloßstraße 366 (Hauptsitz)
- . Wendenschloßstraße 298 und 306, Teile des heutigen Werkes II
- . Wendenschloßstraße 141 - 157 (Gema-Platz)

#### - Werk B -

- . Müggelseedamm 40 - 70 (mit Einschränkung Sägewerk Wendorf und "Hoffmann-Gebäude)
- . Grünauer Str. 167 (Jugendwerft, vorm. Theo-Ernst-Werft)

Vor der Werft stand nunmehr die Aufgabe, den Fischkutterbau zu erweitern und die Aufgabe, die Produktion zu stabilisieren, zumal sich der Auftrag nunmehr auf 152 Kutter erhöhte.

Um den neuen Anforderungen gerecht zu werden, war eine permanente Erhöhung der Stundenkapazität erforderlich, die eine laufende Einstellung von Arbeitskräften nach sich zog. Am Jahresende 1949 betrug die Beschäftigtenzahl 1.100.

Sie stieg 1951 bereits auf 1650 Mitarbeiter und erreichte ihren Höchststand am 27.01.1953 mit 1.878 Gesamtbeschäftigten.

Nunmehr bestanden kapazitätsmäßige bessere Produktionsbedingungen, so daß die Kutterproduktion wesentlich erhöht werden konnte. 1949 betrug der Ausstoß 28 Objekte (Bau-Nr. 16 - 43) und erhöhte sich 1950 auf 36 Objekte (Bau-Nr. 44 - 79).

Die Entwicklung der Yachtwerft zu einem mittelgroßen Betrieb erforderte eine systematische Erweiterung und Erneuerung der Werftanlagen.

So wurde u. a. zur reibungslosen Abwicklung des innerbetrieblichen Transports ein Werkfuhrpark geschaffen und 1950 ein Garagenkomplex zur Unterbringung der Kraftfahrzeuge im Werk II ("Sasse-Platz") errichtet. Als erste größere Investition folgte 1952 der Bau eines neuen Verwaltungsgebäudes an der Straßenfront der Wendenschloßstr. 366. Notwendig geworden war auch der in den Jahren 1953/54 durchgeführte Neubau von Speisesälen im Werk A sowie Werk B, um die Frühstücks- und Mittagsversorgung mit Imbiß und warmen Mahlzeiten für einen großen Teil der Mitarbeiter zu gewährleisten.

Daneben sind Wasch-, Dusch- und Garderobenräume sowie 2 Arztstationen eingerichtet worden. Im Zeitraum 1949 - 1955 beliefen sich die Investitionen für die Werfterweiterung und sozialen Maßnahmen auf ca. 4,2 Mio M/DDR.

Großes Augenmerk wurde auf die Ausbildung des eigenen Facharbeiter-Nachwuchses gelegt. Als geeignetes Ausbildungszentrum bot sich die ehemalige Bootswerft Theo Ernst an, die als Betriebsteil der Yachtwerft als "Jugendwerft" eingerichtet wurde. Der Lehrbetrieb wurde 1949 mit 40 Bootsbauer-Lehrlingen aufgenommen. Die Hallen I, II und III wurden renoviert und als Lehrwerkstätten ausgebaut. Gleichzeitig wurden Klassenzimmer geschaffen, und mit Beginn des Schuljahres im September 1949 nahm die theoretische Ausbildung ihren Anfang.

Die Lehrproduktion bestand in der Anfertigung von Beiboote für die Komposit-Fischkutter, Paddelbooten, Wanderjollen und Segelbooten Typ "Pirat". In den Jahren 1951/52 erfolgte der weitere Ausbau der Jugendwerft durch Schaffung weiterer Aufenthalts- und Klubräume. Durch Befestigung der Uferanlage wurde das Gelände erweitert. Dies war wegen der ständig wachsenden Lehrlingszahl und der daraus resultierenden Erweiterung der Berufsschule notwendig geworden. Die Lehrlingskapazität einschließlich Ausbildungspersonal wurde auf 257 Ausbildungsplätze für den Holz- und Eisenschiffbau erhöht.

Die weitere Entwicklung der Yachtwerft wurde von den anspruchsvollen Zielen des von der damaligen DDR-Regierung beschlossenen 1. Fünfjahresplanes 1951 - 1955 bestimmt. Darin wurde u. a. die ehrgeizige Aufgabe gestellt, die Produktion bis 1955 auf 190 % gegenüber 1950 zu steigern.

In den Werkteilen A (Hauptsitz) Wendenschloßstraße und B am Müggelseedamm begann eine gewisse Spezialisierung und technologische Ausrichtung der Erzeugnislينien. Für Werkteil A bestand das Produktionsprogramm überwiegend in der Erzeugnislينie "Stahlschiffbau" und im Werkteil B in der Erzeugnislينie "Holzschiffbau" und Sportbootsbau.

Das bedeutete für Werkteil B die Weiterführung des Fischkutterprogrammes mit der Zielsetzung, den Serienbau von 152 Objekten im Jahre 1952 zu beenden und anschließend bis 1955 den Innenausbau von 42 Stahlfischkuttern, deren Schiffskörper von der Oderwerft Fürstenberg angeliefert wurden, vorzunehmen. Die letzten 4 Komposit-Fischkutter (Bau-Nr. 149 - 152) waren am 01.05.1952 fertiggestellt. Als weitere wichtige Aufgabe der Profilierung des Werkteiles B stand die Produktionsaufnahme von Sportbooten für den Export sowie den gesellschaftlichen und individuellen Bedarf.

Dem Werkteil A fiel die Aufgabe zu, sich auf die Produktion von Stahlschiffen und -booten für die Bedarfsträger der bewaffneten Organe der DDR sowie den Aufsichtsbehörden der Binnenschifffahrt und Reedereibetrieben zu orientieren.

In den folgenden Ausführungen wird zunächst auf die Produktionsentwicklung des Werkteiles A eingegangen. Nach der Überleitung der Kutterproduktion in den Werkteil B wurde Anfang 1950 mit dem Bau der ersten Stahlschiffe begonnen. Als Auftraggeber trat die damalige Volkspolizei See in Erscheinung. Sie hatte u. a. die Aufgabe, den bewaffneten Schutz der Seegrenze der DDR und die Schaffung minenfreier Fahrwasser im Seegebiet vor der Küste der DDR zu gewährleisten.

Zu diesem Zweck stellte die Sowjetunion Projektunterlagen zum Bau von Küstensicherungsbooten zur Verfügung.

In dem VEB Yachtwerft Berlin entstanden die ersten Küstensicherungsboote, die unter dem Kurzzeichen "KS-Boote" bzw. als "Schwarze KS" in die Geschichte der Seepolizei eingegangen sind. Der Name entstand wegen der langen schwarzen Rauchfahnen, die die Boote bei Betrieb ihrer Hauptmaschinen, die eigentlich als Flugmotoren mit der Typenbezeichnung Jumo 205 D gebaut waren, entwickelten. Die Abgase traten hier an den beiden Bordseiten mittschiffs aus, und der Ruß lagerte sich dann gewöhnlich beim Liegen im "Päckchen" an der grauen Bordwand ab, wodurch diese immer schwarz gefärbt war. Während des Baus der Boote lebten die zukünftigen Besatzungsmitglieder der KS-Boote in Köpenick-Wendenschloß und erhielten hier ihre erste seemännische Ausbildung, z. B. in terrestrischer Navigation und im Signaldienst. Die technische Ausbildung des zukünftigen Maschinenpersonals, speziell die Kenntnis über die Betriebsführung der Jumo-Motoren, führten bewährte Ingenieure der Yacht-Werft durch.

Bereits am 01. Juni 1950 konnte mit dem ersten KS-Boot, das auf den Namen "Freundschaft" getauft war, die Fahrerprobung auf dem Müggelsee aufgenommen werden.

Nach mehrfachen Erprobungsfahrten, in Verbindung mit Änderungsarbeiten in der Werft, konnte das erste KS-Boot die Überführungsfahrt vom Müggelsee nach Stralsund antreten. Inzwischen war das zweite KS-Boot zur Überführung in Berlin fertiggestellt. Dieses Boot trug den Namen "Pionier". Mitte Dezember 1950 traf das dritte KS-Boot in Stralsund ein, das als letztes Boot noch einen Namen führte. Es erhielt den Namen "Solidarität".

Die KS-Boote "4" und "6" lieferte der VEB Yachtwerft Berlin dann im Verlaufe des Frühjahres 1951 zur Endausrüstung durch den VEB Peene-Werft Wolgast aus, nachdem die Oder und das Achterwasser wieder eisfrei und für die Schifffahrt passierbar waren.

Die zweite Baureihe mit einem um 1,8 m verlängerten Schiffskörper (1fd. Bau-Nr. 7 - 14) wurde bis Sommer 1952 ausgeliefert.

Nach Abschluß dieser Serie erhielt die Yachtwerft einen weiteren Auftrag zum Bau von Reedeschutzbooten. Im werfteigenen Projektierungs- und Konstruktionsbüro entstand nach der technischen Aufgabenstellung des Bedarfsträgers im Jahr 1952 das Projekt des Reedeschutzbootes "Delphin". Von diesem Schiffstyp wurden von 1953 - 1954 insgesamt 12 Objekte fertiggestellt. Ihm folgte ein weiterer Typ der gleichen Serie mit den Namen "Thümmler I" und "Thümmler II", wiederum mit 12 Objekten in den Jahren 1954 - 1956.

Mit dem weiteren Aufbau der NVA - speziell der Volksmarine - wuchsen deren Aufgaben und damit der Bedarf an Schiffen und Booten für die verschiedensten Einsatzzwecke.

Ein gefährliches Erbe des 2. Weltkrieges war die "minenverseuchte" Ostsee. Um die wichtigsten Ansteuerungen zu den Seehäfen der DDR freizumachen, war eine Verstärkung des Minenräumpotentials der Volkspolizei See notwendig.

Ende 1952 wurde in der Ernst-Thälmann-Werft in Brandenburg mit Bau einer kleinen Serie von Minenräumbooten begonnen. Dieser Bootstyp wurde als Räumpinasse klassifiziert und erhielt die Typenbezeichnung "Schwalbe". In der Yachtwerft wurde 1954 eine verbesserte 2. Baureihe und anschließend 3. Baureihe projektiert und in die Produktion übergeleitet. Im Zeitraum von 1955 - 1957 wurden insgesamt 42 Objekte hergestellt. Wegen ihrer vielfältigen Einsatzmöglichkeiten erhielten sie den Beinamen "Arbeitsbienen der Ostsee".

#### Der Bau der Schiffstypen

- Küstenschutzboot
- Reedeschutzboot
- Minenräumboot

Bildete den bestimmenden Inhalt des Erzeugnissortimentes des Werkteiles A im Zeitraum der 1. Fünfjahrplan-Periode bis 1955.

Im Werkteil B lief das Kutterprogramm in der ersten Etappe bis Mai 1952 und in der 2. Etappe (Innenausbau der Stahlkutter) bis 1955. Damit waren jedoch die geschaffenen Holzbootsbaukapazitäten - vor allem ab II. Quartal 1952 - nicht ausgelastet. Bereits im Jahr 1950 wurde mit der Produktion von Barkassen und Motorbooten begonnen.

Für die Seepolizei und andere staatliche Bedarfsträger wurden die Typen

- Kommandantenboot
- Zollkreuzer
- Reisemotoryacht 20 m
- Fähr- und Fahrgastschiff 15 m
- Hafenbarkasse
- Grenzkontrollboot
- Aufsichtsboot
- Verkehrsboot
- Arbeitsboot
- Motorrettungsboot 10 m
- Motoringi 6,4 m
- Bugseil-Schlepper 11 m

In einem Gesamtumfang von ca. 160 Objekten im Zeitraum bis 1955 gefertigt. Alle Motorboote und Barkassen wurden im Projektierungs- und Konstruktionsbüro des Werkteiles B entwickelt.

Einen beträchtlichen Aufschwung nahm in der ersten Hälfte der 50er Jahre die Produktion von Sportbooten aller Typen wie Segeljollen, Jollenkreuzer, Segelyachten, Motorsportboote, Motorjachten, Paddelboote und Riemenkutter.

Um den großen Nachholbedarf zu decken, wurde bei einzelnen Bootstypen die Großserienproduktion technologisch organisiert und die Werkstätten vom Holzzuschnitt bis zur Endmontage entsprechend eingerichtet.

Ein ganz großer "Renner" hierbei war die nicht nur im Inland weitverbreitete 10 m<sup>2</sup>-Segeljolle "Pirat". Von der Stückzahl her hält sie alle Rekorde. Es waren mehrere tausend Boote.

Auch die Stückzahlen der anderen Bootstypen konnten sich sehen lassen. So wurden z. B. jährlich produziert:

- 60 - 80 Jollenkreuzer 15 m<sup>2</sup> und 20 m<sup>2</sup>
- 50 - 60 Motorboote.

Als Bootsbaumaterial wurden überwiegend Edelhölzer verwendet, für untergeordnete Bauteile jedoch auch einheimische Hölzer - speziell Fichte, Kiefer und Eiche.

Eine beträchtliche Erhöhung der Bootsproduktion, verbunden mit einer Sortimentserweiterung, setzte in der 2. Hälfte der 50er Jahre ein. In diesem Zeitraum entwickelte sich die Yachtwerft Berlin zur größten Sportbootwerft Europas.

Einer gesellschaftlichen Forderung folgend, wurde eine Produktionslinie für die Herstellung von "Massenbedarfsgütern" geschaffen. Hier kamen die Materialreste zu einem sinnvollen Einsatz. Abnehmer waren die staatlichen und konsumeigenen Handelseinrichtungen. Das Sortiment der Massenbedarfsgüter - später Konsumgüterproduktion - reichte vom einfachen Hocker bis zur Einzeilmöbel-Fertigung.

Das gesamte Sortiment der Konsumgüterproduktion der Yachtwerft - Betriebsteil Berlin - ist in einer gesonderten Anlage dieser Ausarbeitung enthalten.

Mit zunehmender Rationalisierung der Produktionsprozesse in den Werkteilen A und B ging eine Reduzierung der Arbeitskräfte einher. Sie betrug 1954 noch 1.474 Mitarbeiter. Die freigesetzten Arbeitnehmer kamen einerseits in anderen Schwerpunktbetrieben des Territoriums zum Einsatz, andererseits trug eine natürliche Fluktuation zur Reduzierung bei.

Um dem Informationsbedürfnis der Belegschaft - besonders an innerbetrieblichen Problemen - gerecht zu werden, wurde mit Beginn des Jahres 1954 eine eigene Betriebszeitung mit dem Titel "Die Yacht im Scheinwerferlicht" herausgegeben. Sie sollte in erster Linie das Sprachrohr für alle Mitarbeiter in Werkstatt und Büro sein. Zum Erscheinen der ersten Ausgabe verfaßte der Redakteur nachfolgendes Gedicht:

Zum Geleit!

Wenn unsere Schiffe die Werften verlassen,  
wünschen wir ihnen, daß all ihre Reisen  
Über die schimmernden Wasserstraßen  
sich mögen als glückliche Fahrten erweisen.

So wünschen wir denn unserer neuen Zeitung,  
daß ihr Erscheinen bei allen Kollegen  
Anklang finde und ihre Verbreitung  
zur Mitarbeit möge recht viele bewegen.



Sie soll den Zustand der Werft nicht nur erklären  
das wäre zuwenig. Sie soll ihn verändern,  
Verluste verhindern, den Wohlstand mehren  
und Freundschaft halten mit anderen Ländern.

Sie soll darum nicht nur die Nöte und Sorgen  
kleinlich bejammern. Drum zeigt sie die Wege,  
vom kleinen Heute ins größere Morgen,  
damit sich die Tatkraft und Zuversicht rege.

Drum glückliche Fahrt in das bessere Leben!  
Auf dem neuen Kurs in die wogende See!  
Wenn wir alle nach Frieden und Einheit streben,  
dann lacht uns das Glück in Luv und in Lee!

Otto Engler

Viele Mitarbeiter kamen darin zu Wort. Sie sparten nicht mit  
kritischen Hinweisen, aber auch mit wertvollen Vorschlägen zur  
Verbesserung der Arbeitsorganisation. Aus besonderen Gründen -  
auf die später noch eingegangen wird - mußte die Zeitung Ende  
1955 ihr Erscheinen einstellen.

In dem seit 1949 bis 1955 zum Werkteil A gehörenden Gema-Platz  
an der Wendenschloßstraße 155 wurde in einer bereits dort be-  
findlichen ungenutzten Produktionshalle das Gewerk Spantenbau  
eingerrichtet. Dieses Gewerk belieferte beide Werkteile mit den  
Stahlspanten für den Schiffskörperbau der Komposit-Fischkutter  
und Marine-Fahrzeuge.

Ausgangs des Jahres 1955 wurde vom damaligen Ministerrat der  
ehemaligen DDR zur Förderung der "speziellen Produktion" (mili-  
tärische Produktion für die bewaffneten Organe) beschlossen,  
daß Betriebe oder Betriebsteile, deren Produktion dem vorge-  
nannten Charakter entspricht, dem neugebildeten "Amt für Tech-  
nik" zu unterstellen sind.

Ausgehend von dieser zentralen Anweisung wurde das bisherige  
Werkteil A einschließlich "Sasseplatz" aus dem Betriebsverbund  
Yachtwerft herausgelöst und mit Wirkung ab 01.01.1956 als juri-  
stisch und wirtschaftlich selbständiger Betrieb mit der Be-  
zeichnung VEB Schiffwerft Berlin, Wendenschloßstraße 366, ge-  
bildet und dem Amt für Technik zugeordnet.

Das bisherige Werkteil B wurde ebenfalls mit gleicher Wirkung juristisch und wirtschaftlich selbständig und führte die bisherige Firmenbezeichnung VEB Yachtwerft Berlin weiter mit dem Sitz in Berlin-Friedrichshagen, Müggelseedamm 40 - 70. Gleichzeitig erfolgte die Zuordnung zum Wirtschaftsrat des Bezirkes Berlin als zuständiges wirtschaftsleitendes Organ.

Die Yachtwerft gliederte sich ab 1956 in folgende Betriebsteile:

- Werk A                      Stammbetrieb in Friedrichshagen
- Werk B                      Rennbootsbau Achenbachstraße 42-68
- Werk C                      Sportbootswerft Regattastraße 55
- Werk D                      Jugendwerft, Grünauer Str. 167
- Garagen und Lagerplatz "Gema-Platz" Wendenschloßstr. 141-157

Mit der wirksam gewordenen Trennung in zwei von einander unabhängige Werftbetriebe mit zentralem und bezirklichem Unterstellungsverhältnis begann eine neue, unterschiedlich verlaufende Entwicklungsperiode. Die sich in der Vergangenheit herausgebildeten Produktionsprofile und Erzeugnisprofile nahmen schärfere Konturen an und orientierten sich zunehmend an den wirtschaftlichen Zielstellungen und Interessen der übergeordneten Leitungsorgane.

In den folgenden Etappen von 1956 - 1967 wird die Entwicklung beider Werften innerhalb dieses Zeitraumes jeweils gesondert dargestellt.

Im Zeitraum 1948 - 1955 wurden von der Yachtwerft insgesamt 478 klassifizierungspflichtige Wasserfahrzeuge ausgeliefert, darunter:

- 194 Fischkutter
- 48 Fischerei-Hilfsboote
- 46 Hafenbarkassen 12,3 m
- 33 Hafen- bzw. schnelle Limousinen 10 m
- 39 Motoringi 6,4 m
- 14 Küstenschutzboote
- 18 Reedeschutzboote
- 21 Minenräumboote
- 26 Kommandanten- und Kurierboote 9,5 m
- 12 Schaluppen
- 9 Motorrettungsboote
- 3 Reisemotoryachten
- 2 Zollkreuzer
- 3 Bugsierschlepper
- 2 Verkehrsboote
- 2 Arbeitsboote

- 2 Aufsichtsboote 9 m
  - 1 Verkaufsboot
  - 1 Wohnschiff
  - 1 Motor-Passagierfähre
  - 1 10 KR-Kreuzyacht 80 m<sup>2</sup>
- 478 Objekte

Es ist nicht auszuschließen, daß im vorgenannten Zeitraum weitere Objekte - vornehmlich Motorboote und Barkassen - in kleineren Stückzahlen oder in Einzelfertigung hergestellt wurden. Exakte Angaben konnten nicht ermittelt werden.

#### Die Periode von 1956 - 1967 - VEB Schiffswerft Berlin

Dem neugebildeten Betrieb VEB Schiffswerft Berlin fiel die Aufgabe zu, die bereits im Zeitraum 1951 - 1955 aufgenommene Produktion von Schiffen und Booten für die bewaffneten Organe der ehemaligen DDR unter zentraler Leitung fortzusetzen.

Der Hauptsitz des Betriebes befand sich in Berlin-Köpenick, Wendenschloßstraße 366. Werk I - und der Zweigbetrieb auf dem "Sasse-Platz" in der Wendenschloßstraße 298 - 306 - Werk II.

Im Werk I betrug die zur Verfügung stehende Fläche 14.400 m<sup>2</sup> sowie 3.000 m<sup>2</sup> überdachte Wasserfläche.

Das Werk II umfaßte eine Fläche von 36.942 m<sup>2</sup>.

An Gebäuden und Einrichtungen befanden sich 1956 im Werk I:

- |                 |   |
|-----------------|---|
| - Halle 1       | mechanische Werkstatt und Tischlerei  |
| - Halle 2/3     | Schiffbauhallen   |
| - Halle 4/16    | Konservierung und Isolierung  |
| - Halle 5       | Schiffbau-Einzelteile-Fertigung   |
| - Halle 6       | Schlosserei, Leichtmetallbau,<br>Heizhausanbau                              |
| - Halle 8       | Stegwerkstatt mit Tanklager   |
| - Gebäude 9     | Verwaltungsgebäude  |
| - Gebäude 10    | Speisesaal mit Kantine  |
| - Gebäude 11/12 | Wirtschaftsgebäude  |
| - Gebäude 15    | techn. Betriebsgebäude (Produktions-<br>leitung und technische Abteilungen) |

- Gebäude 21 Spänesilo
- Gebäude 24 Stegwerkstatt (Maschinen- und Rohrbau)
- Gebäude 27 Kompressorstation
- Slipanlage mit Verschiebebühne
- 2 Steganlagen mit Derrick-Kran

Im Werk II waren untergebracht:

- Pfortnerhaus
- Gebäude 18/20 Fuhrpark mit Kfz-Werkstatt
- 2 offene Lagerhallen (große Holzschuppen)
- Eisenlager mit Baumeister-Kran
- Gebäude 8/9/10 Verwaltungsräume
- Elektrolager
- Stahlzuschnitt, Brennerei
- Heizhaus
- Kohleschuppen, offene massive Halle
- Gebäude 4 Materialwirtschaft
- Gebäude 5 Hauptlager
- Gebäude 26 Materialwirtschaft

Aus betrieblicher Sicht waren mit dem neuen Unterstellungsverhältnis günstige Bedingungen für die Entwicklung der Werft geschaffen, die u. a. darin bestanden:

- Längerfristig gesicherte Auftragslage für den Schiffneubau
- Auslastung der Projektierungs- und Konstruktionskapazität
- Bereitstellung von Investitionen (finanziell und materiell) zwecks Modernisierung der Werftanlagen
- Zuerkennung einer hohen Dringlichkeitsstufe bei der vertraglichen Sicherung der Kooperationsbeziehungen.

Mit der Weiterführung des Produktionsprogrammes der Objekte Reedeschutzboot "Thümmler" und des Minenräumbootes "Schwalbe" bis in das Jahr 1957 vollzog sich der Übergang zum neuen zentralgeleiteten Betrieb mit ca. 735 Beschäftigten völlig reibungslos.

Im Zeitraum 1956 - 1967 wurden zahlreiche Vorhaben und Maßnahmen zur Vervollkommnung der technologischen Ausrüstung der Werft realisiert.

Auf dieser Grundlage war die Werft in die Lage versetzt, das Erzeugnisprogramm neben dem Spezialschiffbau auf weitere zivile Neubau-Objekte auszuweiten.

Im vorgenannten Zeitraum wurde für die damalige Volksmarine eine Standardbarkasse Typ "MB 12" entwickelt und 1956 - 1959 in einer Serie von 26 Objekten ausgeliefert. Für den Bergungsdienst der Volksmarine lieferte die Werft im Zeitraum 1957/58 insgesamt 20 große Hebezylinder. Aufbauend auf den traditionellen Erfahrungen der langjährigen Mitarbeiter der Werft im "speziellen Schiffbau" wurde wiederum für die Volksmarine ein neuer Typ von Torpedofangbooten mit der Bezeichnung "Sperber" projektiert und 1958 geliefert.

Die Volksmarine hatte für den Bergungs- und Rettungsdienst weiteren Bedarf an Spezialschiffen und beauftragte deshalb die Werft mit der Projektierung und dem Bau von 5 Feuerlöschbooten zum Einsatz in den Seehäfen als "schwimmende Marine-Feuerwehr". Diese Aufgabe konnte die Werft im Jahr 1958 erfolgreich erfüllen, so daß andere Bedarfsträger in späteren Jahren Interesse zeigten und Neubaufaufträge erteilten.

Zum Schutz der see- und wasserstraßenseitigen Landesgrenzen und Kontrolle des grenzüberschreitenden Warenverkehrs informierte die Zollverwaltung der DDR die Werft über den Bedarf an Zollbooten für verschiedene Einsatzgebiete. Seitens der Werft wurden 2 Typen entwickelt (Zollboot I und II) und 1980/1981 mit insgesamt 26 Fahrzeugen den Zolldienststellen und 6 Fahrzeugen der Wasserschutzpolizei übergeben.

Zuvor wurden im Jahre 1958 an das Seefahrtsamt Rostock 3 Kontroll- und Aufsichtsboote vom Typ "Taube" geliefert.

Der Bau von Barkassen aller Art hatte sich seit Beginn der 50iger Jahre zu einem festen Bestandteil des Produktionssortimentes entwickelt. So erhielt u. a. die Volksmarine von 1964 - 1966 insgesamt 12 Schleppboote vom Typ "Elbe" für den Einsatz auf Bodden-, Haff- und küstennahen Gewässern. Diese Boote wurden besonders genutzt zu Verhol- und Schleppaufgaben.

Ungeachtet der Neubauprogramme für die "speziellen" Auftraggeber war die Werft kapazitätsmäßig nicht ausgelastet. Mit Zustimmung der übergeordneten Leitung wurde in zunehmendem Maße auf Forderungen ziviler staatlicher und volkseigener Bedarfsträger eingegangen. Als Füllproduktion zwischen auslaufenden und neubeginnenden Serien wurden u. a. Kastenschuten und Hechtshuten für Wasserstraßenbaubetriebe hergestellt.

Ab 1963 begann infolge der weiteren Spezialisierung des arbeitsteiligen Prozesses im damaligen Kombinat Schiffbau eine Vertiefung der Kooperationsbeziehungen innerhalb der Kombinatbetriebe. Der Schiffwerft Berlin wurde die Aufgabe übertragen, für die Seewerften an der mecklenburgisch-vorpommerschen Ostseeküste schiffbauliche und später maschinenbauliche Baugruppen und Einzelteile serienmäßig herzustellen und den Bedarf der Seewerften vollständig zu decken. Zu diesem Zweck wurde im Werk II ein besonderer Fertigungsbe- reich mit der Bezeichnung "TOL-Fertigung" eingerichtet. Der Begriff "TOL" bedeutet die Produktion von

- T = Türen
- O = Oberlichter
- L = Luken

Das Sortiment umfaßte u. a.:

- Kühlraumtüren
- Feuerschutztüren
- wasserdichte Türen mit Zentralverschluß
- Oberlichtklappen
- Maschinenschacht-Oberlichter
- Luken
- isolierte Luken
- Lukenscharniere
- Lüfterklappen
- Fallhaken
- Entlastungseinrichtungen
- Aufstellstangen
- diverse Klappen und Türen

Mit dem steigenden Bedarf der Seewerften an Zulieferungen er- weiterte sich die Erzeugnispalette und die Werft wurde als zen- traler Hersteller bestimmt. Dazu wurde es erforderlich, auch Produktionskapazitäten des Werkes I einzusetzen.

Solche Baugruppen, wie

- Schornsteine
- Deckshäuser, Signalmasten
- Inventarkisten, Lecksegelkisten, Material- und  
Werkzeugschränke

für das Trawler-Programm der Volkswerft Stralsund und das Frachter-Programm der Warnowwerft wurden auf Bauplätzen in der Schiffbauhalle bzw. im Werkteil III hergestellt.

Im Produktionsbereich Maschinenbau Werk I umfaßte die zentrale Fertigung" solche Positionen, wie

- Bilgenentöler der Typen I, II, IV
- Steuerstände für Frachter der Warnowwerft
- Lamellenverdampfer nach Zeichnung
- Davits und Getriebekästen für Bootsaussetzvorrichtungen nach Zeichnung
- Kranausleger nach Zeichnung
- Frischwassererzeugungsanlagen nach Zeichnung
- Lüftergehäuse.

Dieses Sortiment war jährlichen Veränderungen entsprechend der jeweiligen Bedarfssituation unterworfen. Während einige Positionen eingestellt wurden, kamen in den späteren Zeitperioden neue Erzeugnisse hinzu, so z. B.

- Bandgefrierapparate in verschiedenen Ausführungen für Fischereifahrzeuge
- Montageblöcke für das Supertrawler-Programm der Volkswerft Stralsund
- Handanker- und Verholwinden für die Binnenschifffahrt.

Die Mehrzahl der Positionen wurde durchgängig bis Ende der 80er Jahre hergestellt. Immerhin betrug der wertmäßige Anteil am Gesamtumsatz jährlich durchschnittlich 10 bis 15 %. In den weiteren Ausführungen über die späteren Zeitperioden wird deshalb auf eine erneute Darlegung dieser Problematik verzichtet.

Wie vorher bereits dargelegt, orientierte sich die Werft auch auf zivile Auftraggeber für den Schiffsneubau. Die Entwicklung der Binnenschifffahrt eröffnete hierfür längerfristige Perspektiven. Aufgrund der Überalterung der Binnenfracht- und technischen Flotte entstand ein beträchtlicher Nachholebedarf an Schiffsneubauten. Bis zum Anlauf eines größeren Neubauprogrammes ging es darum, vorhandene Transportkapazitäten effektiver zu nutzen und technisch zu modernisieren.

Mit der Bildung des VEB Binnenreederei Berlin im Jahre 1957 entstand für die Schiffswerft Berlin ein potentieller Partner als Auftraggeber für das geplante Modernisierungs- und Neubauprogramm.

Die Aufgabe bestand im Jahre 1956 darin, vorhandene antriebslose Frachtkähne zu motorisieren. In Gemeinschaftsarbeit mit den zuständigen Forschungs- und Entwicklungstellen der Binnenschifffahrt wurde ein Antriebsaggregat - bestehend aus einem Dieselmotor, Z-Getriebeteil, Düse mit Propeller - projektiert und in 2 Leistungsstufen (60 PS und 90 PS) gefertigt. Diese Antriebsaggregate wurden als Einzel- oder Zwillingsantriebe auf den Frachtkähnen montiert.

Durch die Schiffswerft wurden in den Jahren 1956 - 1958 insgesamt 135 komplette Z-Antriebe hergestellt, auf eigenem Prüfstand erprobt und zur Abnahme vorgestellt. Des Weiteren hat die Werft etwa 15 Frachtkähne mit diesen Aggregaten umgerüstet. Insgesamt sind 100 Frachtkähne als Selbstfahrer mit Z-Antrieben umgerüstet worden. Mit dieser technischen Leistung hat die Werft entscheidend zur Modernisierung der Frachtflotte und deren Leistungssteigerung beigetragen.

Von gleicher Bedeutung für die Schiffswerft Berlin war die Gründung des VEB Fahrgastschifffahrt "Weiße Flotte" Berlin im Jahre 1957.

Die Statistik sagt aus, daß 1957 bereits jeder zweite Bürger einmal mit einem Fahrgastschiff fuhr. Daraus leitet sich der eigentliche Zweck der Fahrgastschifffahrt ab, nämlich vorwiegend dem Ausflugsverkehr zu dienen. Landschaftlich besonders reizvolle Gegenden - wie z. B. Berlin und sein wasserreiches Umland, sind deshalb besonders eng mit der Fahrgastschifffahrt verbunden.

Dieser Umstand war und ist auch künftig für die Berliner Werftbetriebe als Auftragnehmer und Partner der Weißen Flotte von erheblichem Nutzen.

Die Schiffswerft begann deshalb 1957 mit der Projektierung eines diesel-elektrischen Fahrgastschiffes für 250 Personen und lieferte 1959 eine Serie von 5 Schiffen an die "Weiße Flotte" aus.

Ihr folgte 1962/63 eine weitere Serie von 5 Seebrücken-Fahrgastschiffen für 99 Personen für die "Weiße Flotte" Stralsund. Der Fahrgastschiffbau wurde 1964/65 fortgesetzt mit der Produktion 5 weiterer Schiffe für das Mittelelbe-Saale-Havegebiet und die Potsdamer Gewässer. Durch den Bau von 15 Fahrgastschiffen in der Schiffswerft und den Objekten in anderen Werften war zunächst der dringendste Bedarf des geplanten Neubauprogrammes realisiert.



Die Werft konnte sich daneben seit 1958 auf neue Produktionsaufgaben im Schiffsneubau für den zivilen Bereich konzentrieren.

Im Bereich der Wasserstraßenämter der ehemaligen DDR, denen u. a. Aufgaben des Wasserstraßenbaues und deren Unterhaltung zugeordnet waren, entstand für die Aufsicht und Kontrolle durch die für die jeweiligen Abschnitte eingesetzten Strommeister ein Bedarf an geeigneten Aufsichts- und Kontrollbooten. Der Werft wurde deshalb der Auftrag erteilt, Bootstypen zu projektieren, die der geforderten Aufgabenstellung entsprachen, universell einsetzbar waren und zugleich als Schleppfahrzeug ausgerüstet sind. Daraufhin wurden die Typen "Berlin" und "Barsch" entwickelt und mit einem Umfang von 34 Objekten in den Jahren 1958/59 ausgeliefert.

Aufbauend auf den gewonnenen Erfahrungen beim Bau der Strommeisterboote wurde die Werft durch verschiedene Bedarfsträger vor die Aufgabe gestellt, neue Schleppboote und -barkassen für unterschiedliche Einsatzzwecke und Fahrwasserbereiche zu entwickeln. So entstanden u. a. in den Jahren 1960 - 1966 das Schleppboot "Elbe" mit insgesamt 40 Objekten in 4 verschiedenen Varianten und im Jahre 1961 die Schleppbarkasse "Breitling" mit 2 Objekten.

Eine völlig neue Erzeugnislínie für die Werft war die 1959 aufgenommene Produktion von Saugspülbaggern und Eimerkettenbaggern für die Meliorations- und Tiefbaubetriebe in der ehemaligen DDR. Es lagen weder konstruktive noch technologische Erfahrungen für den Bau derartiger Wasserfahrzeuge vor. Dennoch wurde diese Aufgabe hervorragend gelöst. Auf einen besonders dafür eingerichteten Bauplatz in der Schiffbauhalle 2 wurde die Taktfertigung eingerichtet. Mit dieser Technologie gelang es, von 1959 - 1964 insgesamt

- 64 Saugspülbagger Typ "Berlin" und
- 25 Eimerkettenbagger Typ I sowie
- 11 Eimerkettenbagger Typ II

zu produzieren. 1966 wurden noch 2 EKB Typ II zusätzlich geliefert.

Ergänzt wurde das Baggerprogramm durch die Fertigung von 61 Schilfschneidegeräten Typ "Erpel" im Jahr 1963 für die Wasserwirtschaftsdirektion Potsdam. Die Konstruktion wurde so ausgelegt, daß das Gerät auf eigener Achse als Lkw-Anhänger auf dem Landwege zum jeweiligen Arbeitsort transportiert werden konnte.

Im Jahr 1959 veröffentlichte die ägyptische Ports and Lighthouse Administration in Alexandria eine Ausschreibung über den Ankauf von 3 Feuerlöschbooten für die Häfen Alexandria, Port Said und Sues. Neben anderen Interessenten beteiligte sich auch die Schiffswerft und bot ein auf die speziellen Bedürfnisse des Kunden modifiziertes Feuerlöschboot vom gleichen Typ an, wie es sich bereits seit 1958 in den Seehäfen Mecklenburgs bewährt hat. Unter mehreren Offerten erhielt das Angebot der Werft den Zuschlag. Der Bau der Objekte erfolgte 1962. Die Boote fuhren mit eigener Kraft nach Hamburg und wurden dort als Decksladung auf einem Frachter nach Alexandria überführt. Die Indienststellung erfolgte in einer feierlichen Zeremonie unter Teilnahme der Öffentlichkeit und der Medien. Für die Schiffswerft hatte der Vorgang mehrfache Bedeutung,

1. fand damit die Qualität bei der Projektierung, Konstruktion und der Arbeitsausführung internationale Anerkennung,
2. war es nach 1946 der erste Export von größeren Binnenschiffen nach Obersee,
3. wurde der Bau unter Aufsicht der Deutschen Schiffsrevision und Klassifikation Berlin durchgeführt und von dieser das Klassifikationszeugnis ausgeliefert.

Nicht zuletzt trug dies auch zur internationalen Reputation der DSRK bei.

Im Anschluß an die vorgenannten Feuerlöschboote wurden noch im Jahr 1962 weitere 2 Objekte vom Typ "Ibis" an die Feuerlöschpolizei der Ostseehäfen geliefert.

Eine solidarische Aufgabe von internationalem Rang war die allseitige Unterstützung des im Kriege befindlichen Nordvietnams. Zur Aufrechterhaltung der Verkehrsverbindungen wurden notwendige Landtransporte auf die zahlreichen Wasserwege verlegt. Dazu waren mehrere Flottillen von Schleppfahrzeugen erforderlich. Das Land war zwar in der Lage, Schiffskörper aus Taekholz zu bauen, jedoch mangelte es an den erforderlichen schiffs- und maschinenbaulichen Ausrüstungen.

Als Schiffstyp wurde das von der Werft entwickelte Schleppboot "Eibe" zugrunde gelegt. Die Werft stellte konstruktive und technologische Unterlagen zur Verfügung. Der Bau der Bootskörper erfolgte in Vietnam im Zeitraum von 1960 - 1964.

Im gleichen Zeitraum lieferte die Werft jährlich 20 Satz Schlepperausrüstungen - insgesamt 100 Satz - bestehend aus den Hauptbaugruppen

- Dieselmotor
- Getriebeaggregat
- Wellenanlage mit Propeller
- Schalttafel und elektr. Zubehör
- Ersatzteile.

Von Ingenieuren des Schiffbaues wurde zeitweilig vor Ort die Bauaufsicht ausgeübt und technische Anleitung und Unterstützung gewährt. An der Solidaritätsaktion waren auch andere Werftbetriebe mit diversen Lieferungen beteiligt.

Für die Innovationsfähigkeit der Werft spricht die Tatsache, daß sie sich 1965 wiederum einem vollkommen neuen Schiffstyp zuwandte. Es ging dabei um die Entwicklung leistungsstärkerer Binneneisbrecher zur Vergrößerung der bestehenden Eisbrecherflotte auf den Hauptwasserstraßen. Das Ziel bestand darin, die Navigationsperiode der Binnenfrachtflotte auch unter harten Winterbedingungen zu verlängern, um damit die Versorgung der Industriezentren mit Massengütern aller Art möglichst lange zu sichern.

Im Auftrag des Wasserstraßenamtes Eberswalde und Wittenberge projektierte die Werft den Eisbrecher 515 kW der "Bisonklasse" mit einer im Vorschiff angeordneten exzentrischen Stampfanlage.

Als Einsatzbereich waren Elbe und Oder vorgesehen. Während der eisfreien Zeit sollte das Fahrzeug als Hilfsschlepper Verwendung finden. Die Auslieferung erfolgte in den Jahren

- 1966 mit 3 Objekten
- 1967 mit 2 Objekten
- 1968 mit 1 Objekt.

Mit der 2. Etappe der revolutionären Umstellung der Binnenfrachtflotte auf den Schubverkehr wurde im Bereich der damaligen DDR im Jahre 1964 begonnen. Die frühere Schiffswerft Roßlau lieferte insgesamt 60 Kanalschubschiffe mit einer Antriebsleistung von 165 kW. Damit war der Grundstein für die Einführung der Schubschiffahrt in der ehemaligen DDR gelegt. Infolge der relativ geringen Antriebsleistung war der Einsatz beschränkt auf kanalisierte Wasserstraßen und Binnenseen.

Aus der volkswirtschaftlichen Notwendigkeit heraus, die neue Transporttechnologie im Hinblick auf die enormen Güterströme auf der Elbe und Oder auch diesen stark frequentierten Wasserstraßen einzuführen, ergab sich die Forderung nach leistungsstärkeren Schubschiffen mit geringeren Tauchtiefen.

Die Deutsche Binnenreederei Berlin erteilte im Jahr 1964 den Auftrag zur Entwicklung des Prototyps einer Serie neuer Stromschubschiffe.

Die Projektanten und Konstrukteure der Werft standen wiederum vor der Aufgabe, einen für sie völlig neuen Schiffstyp zu entwickeln, für den es außer den Veröffentlichungen der Fachliteratur kein Vorbild gab mit Ausnahme der Verwertung der Einsatzenerfahrungen der ersten Kanalschubschiffe. In der Projektierungs- und Konstruktionsphase entwickelte sich eine enge Gemeinschaftsarbeit mit den technisch-wissenschaftlichen Fachabteilungen der Binnenschifffahrt.

Für die Baudurchführung mußten neue Technologien entwickelt werden, z.B. die Anwendung der einseitigen UP-Schweißung sowie die Fertigung größerer Flächen- und Volumensektionen und deren Montage in der Schiffbauhalle. Gleichzeitig mußte im Jahr 1966 mit der Erneuerung der Slipanlage im Werk 1 begonnen werden.

Die Produktion des Stromschubschiffes Typ 64, 1. Bauausführung, wurde nach Abschluß aller Vorbereitungsarbeiten im Jahr 1966 mit einer Seriengröße von 23 Objekten aufgenommen. Die ersten beiden Objekte wurden 1966 ausgeliefert. Nach Auswertung der Einsatzergebnisse wurde der Serienbau aufgenommen mit der Auslieferung von 11 Stromschubschiffen im Jahr 1967.

Das letzte konstruktive Vorhaben der Schiffswerft Berlin war die Entwicklung einer neuen Generation von Kontrollbooten 12 m für die Wasserschutzpolizei.

Nachdem zuvor eine Anzahl veralteter Bootstypen ausgesondert waren, ergab sich die Notwendigkeit der Ergänzung des Bootsbestandes. Der technischen Aufgabenstellung des Auftraggebers zufolge projektierte die Werft einen neuen Bootstyp mit der Typen-Nr. 8405 und begann 1967 mit der Fertigung einer Serie von 28 Booten und lieferte diese bis 1969 an den Vertragspartner aus.

Nachdem von der Schiffwerft Berlin die wesentlichsten Aufgaben für die "speziellen" Auftraggeber erfüllt und deren Bedarfsforderungen für den Zeitraum bis 1967 realisiert werden konnten, wurde durch zentralen staatlichen Beschluß erneut eine Änderung des Unterstellungsverhältnisses und der Organisationsstruktur der am 01.01.1956 vorseלבständigten Werkteile festgelegt.

Der Beschluß hatte zum wesentlichen Inhalt:

1. Der VEB Schiffwerft Berlin wird mit Wirkung vom 31.12.1967 aus dem Verantwortungsbereich des Amtes für Technik beim Ministerrat der DDR ausgegliedert.
2. Der VEB Yachtwerft Berlin wird mit Wirkung vom 31.12.1967 aus dem Verantwortungsbereich des Wirtschaftsrates beim Magistrat von Berlin herausgelöst.
3. Aus beiden bisher juristisch selbständigen Betrieben ist mit Wirkung vom 01.01.1968 ein einheitlicher Betrieb mit der Bezeichnung "VEB Yachtwerft Berlin" und dem Firmensitz in Berlin-Köpenick, Wendenschloßstraße 366, zu gründen.
4. Der neue, nunmehr zentral zu leitende Betrieb ist der Vereinigung volkseigener Werften (später: VEB Kombinat Schiffbau) zu unterstellen.

Zu dieser Periode 1956 - 1967 ist zusammenfassend festzustellen, daß sich das technische Leistungspotential beträchtlich erweitert und die Rentabilität bedeutend verbessert hat, begünstigt durch die Faktoren wie z.B.:

- investive Erweiterung und Modernisierung der Werftanlagen und -ausrüstung,
- längerer wissenschaftlich-technischer Vorlauf in der Produktionsvorbereitung,
- Nutzung des Serienfaktors durch über Jahre laufende Erzeugnissortimente

und nicht zuletzt durch das mit den vielseitigen Aufgaben und technischen Herausforderungen gewachsene Qualifikationsniveau der Mitarbeiter in den produktionsvorbereitenden und -durchführenden Abteilungen.

Die industrielle Warenproduktion erhöhte sich 1967 gegenüber 1956 auf 152 %, was jährlichen durchschnittlichen Zuwachsraten von 4 - 5 % entspricht.

In der nachfolgenden Aufstellung ist eine Zusammenfassung der Schiffeneubauten der ehemaligen Schiffswerft im Zeitraum 1956 - 1967 enthalten:

- 13 Kontrollboote 12 m Typ KB 12
- 35 Stromaufsichtsboote 3 verschiedener Bauausführungen
- 35 Zollboote 3 verschiedener Bauausführungen
- 42 Schleppboote 5 verschiedener Bauausführungen
- 26 Motorbarkassen
- 4 Verkehrsboote 2 verschiedener Bauausführungen
- 6 Reedeschutzboote
- 21 Minenräumboote 2 verschiedener Bauausführungen
- 4 Torpedofangboote
- 18 Küstenfeuerlöschboote 5 verschiedener Bauausführungen
- 5 Binnen-Eisbrecher
- 15 Binnen-Fahrgastschiffe 3 verschiedener Bauausführungen
- 13 Stromschubschiffe
- 1 Kabelschute
- 2 Schwimmpfahrrahmen
- 2 Tenderspüler
- 30 Transportschuten 5 verschiedener Bauausführungen
- 24 Schwimmtanks
- 20 Hebezyylinder
- 38 Eimerkettenbagger 2 verschiedener Bauausführungen
- 54 Saugspülbagger
- 91 Schilf- und Krautschneideboote 2 verschiedener Bauausführungen

499 Schiffeneubauten einschließlich schwimmendem Gerät

sowie

- 135 Z-Antriebsaggregate
- 100 Schlepperausrüstungen.

Dem vorgenannten Beschluß zufolge endete die juristische und wirtschaftliche Selbständigkeit der Schiffswerft Berlin zum Jahresende 1967. Sie hatte sich nunmehr mit größerem Gewicht und ca. 625 Mitarbeitern in den neu zu gründenden einheitlichen Betrieb einzubringen.

### Die Periode von 1956 - 1967 - VEB Yachtwerft Berlin

In den folgenden Ausführungen wird die Zeitetappe 1956 - 1967 der bezirksgeleiteten Yachtwerft Berlin-Friedrichshagen, Müggelseedamm 40 - 70, dargestellt.

Mit der juristischen und ökonomischen Vervollständigung gliederte sich die Werft in nachstehende Werkteile:

1. Werk A (Hauptsitz)	Müggelseedamm 40 - 70
2. Werk B	Achenbachstraße 42 - 68
3. Werk C	Regattastraße 55 (ab 01.01.60)
4. Werk D	Grünauer Straße 167
5. Gema-Platz	Wendenschloßstraße 141 - 157

Das Werkteil A mit dem Betriebsgelände am Müggelseedamm 40 - 70 umfaßte am 01.01.1956 folgende Baulichkeiten (Hallen, Schuppen, Gebäude etc.):

- Halle 1	Leichtmetallbau, Schiffbau, Maschinenbau, Schiffselektrik, Schlosserei, Slip-Gleise
- Halle 2	Bootebauhalle
- Halle 3	Tischlerei, Schleiferei, Lager
- Gebäude 4	Büro- und Verwaltungsgebäude (Konstruktion, Materialwirtschaft)
- Halle 5	Bootslager
- Halle 6	Bootslager
- Gebäude 7	Farbenlager, Reifenlager
- Gebäude 8	Stegüberdachung
- Gebäude 9	Meßstation
- Gebäude 10	Spänesilo
- Gebäude 13	Spritzerei
- Gebäude 14	Alu-Wäscherei, Hauptmechanik, Feuerwehr
- Gebäude 15	Zimmerei
- Gebäude 16	Stegwerkstatt
- Gebäude 17/18	offene Lagerschuppen
- Gebäude 19	Brennzuschnitt
- Gebäude 20	Heizung und Ölbunker
- Gebäude 21	Trockenkammern
- Gebäude 22	Lagerschuppen (Alu-Lager)
- Gebäude 23	Wirtschafts- und Sozialgebäude
- Gebäude 24	Verwaltungsbaracke
- Gebäude 25	Holzzuschnitt
- Gebäude 26	offener Holzlagerschuppen
- Gebäude 27	Stahllager
- Gebäude 28	Verwaltungsbaracke
- Gebäude 29	Garagen
- Freifläche 30	Holzlagerplatz

Am 01.07.1956 wurde die Firma Köpenicker Werkstoffbau aufgelöst. Das gesamte Gelände Achenbachstraße 42 - 68 wurde von der Yachtwerft Berlin übernommen und führte die Bezeichnung "Werkteil B" mit den Betriebsteilen

- Werk B 1 = Achenbachstr. 42 - 68
- Werk B 2 = Kietz 23 - 27
- Werk B 3 = Regattastr. 55
- Werk B 4 = Tabbertstr. 6 - 8

Mit der Betriebsauflösung der Berliner Zündwarenfabrik im Jahre 1959 wurden die Fabrikationsräume frei. Die Zusammenlegung des früheren Bergemann-Geländes mit 4.700 m<sup>2</sup> und des der Zündwarenfabrik mit 12.700 m<sup>2</sup> zum einheitlichen Betriebsgelände des Werkteiles B der Yachtwerft erfolgte am 13.04.1961.

Seit Anfang der 50er Jahre hatte sich die Yachtwerft als Hersteller von Sportbooten und Rennbooten international einen Namen gemacht, nicht zuletzt durch ein Rennbootskollektiv, das von der Werft im Jahre 1950 ins Leben gerufen wurde. Ihm gelten die nachfolgenden Ausführungen:

#### Rennbootkollektiv

Im Jahre 1950 - nach den ersten Wiederaufbau-Jahren - griff der Gedanke zur Entwicklung des Breitensports um sich.

Aus der Vergangenheit war sichtbar, daß gerade die Rennkollektive im Motorwasserrennsport gute Leistungen vollbrachten. Der Wunsch nach Wettbewerben führte 1950 zur Ausschreibung des ersten größeren Rennens. Dabei spielte die Yachtwerft Berlin eine dominierende Rolle. Auf der Grundlage zentraler staatlicher Festlegungen wurde noch im gleichen Jahr an die Yachtwerft der Auftrag erteilt, ein Rennbootskollektiv zu bilden. Die Konstruktion und der Bau von Motorrennbooten wurde in die Hände von Spezialisten der Yachtwerft gelegt.

Vorausgegangen war die erfolgreiche Beteiligung von Yachtwerft-Booten an internationalen Rennen sowie das große öffentliche Interesse an derartigen gut vorbereiteten und exakt durchgeführten Rennveranstaltungen.



Das Rennbootskollektiv wurde zunächst auf dem "Sasse-Platz" - dem Gelände des jetzigen Werkes II - untergebracht. Unter Leitung des Ingenieurs Ewald Laszig entstanden hervorragende Motorrennboote, die unter den Namen "Patriot", "Bär von Berlin", "Fliegender Berliner" u. a. auf den nationalen und internationalen Rennstrecken von sich reden machten.

Das neue Rennboot "Patriot" hat im Sommer 1953 großes Aufsehen erregt. Die erste Überraschung lieferte dieses Rennboot im Juli bei einer internationalen Motorrennbootveranstaltung auf dem Starnberger See in Bayern. "Patriot" erwies sich allen seinen Konkurrenten, darunter auch dem westdeutschen Boot "Berlin III" - einem Wiesbadener Neubau - weitaus überlegen und damit als das zur Zeit schnellste Rennboot dieser Klasse in Deutschland.

Die Leitung für den Bau des "Patriot" lag in den bewährten Händen des erfahrenen Yacht-Konstrukteurs Helmut Fugmann.

Der "Patriot" ist mit einem umgebauten Flugzeugmotor, einem Hirth-Motor von 4.000 ccm Zylinderinhalt ausgerüstet. Die Verwendung sowie der Umbau des Flugzeugmotors wurde auf Vorschlag des Ingenieurs Arthur Spies vorgenommen, während die Arbeiten am Getriebe von Diplom-Ingenieur Engelbrecht ausgeführt wurden.

Aufgrund des Forschungsauftrages, den die Yachtwerft in Berlin-Köpenick erhalten hat, wird noch in diesem Jahr ein weiteres Boot der 500-kg-Klasse fertiggestellt. Dabei handelt es sich um ein "Dreipunktboot".

Die ersten Weltrekordversuche wurden unter Aufsicht des Allgemeinen Deutschen Motor-Sportverbandes - ADMV - der ehemaligen DDR auf dem Scharmützelsee in Bad Saarow durchgeführt. Bei diesen Versuchen wurden sogleich zwei Weltbestleistungen aufgestellt.

Bis zum Herbst 1955 wurden insgesamt 21 Weltbestleistungen erzielt und von der UIM (Union Internationale Motornautique) anerkannt. In der Weltrangliste war die ehemalige DDR auf den 3. Platz vorgerückt und in den internationalen Verband aufgenommen. Der damalige Werftdirektor Rolf Herrmann wurde in seiner Eigenschaft als Vizepräsident des ADMV zu den Beratungen des internationalen Gremiums eingeladen.

Unter den Belegschaftsangehörigen kristallisierten sich viele mutige Kollegen heraus, die sich als Rennfahrer qualifizierten.

Faire Sportsleute mit internationaler Anerkennung waren u. a. die Kollegen

- Hans-Heinz Probst
- Hans Rietz
- Walter Marquardt
- Erwin Raschke
- Werner Rex
- Helmut Fugmann
- Günter Seide}

Unvergessen bleibt allen Mitarbeitern der Yachtwerft der stellv. Produktionsdirektor Hans-Heinz Probst, der als einer der erfolgreichsten Rennbootsfahrer am 18.11.1956 auf dem Scharmützelsee bei dem Versuch, mit dem Boot "RBK I" den am gleichen Tag von Werner Rex erreichten Weltrekord von 117 km/h über 1 Seemeile zu überbieten, bei einer Geschwindigkeit von über 125 km/h tödlich verunglückte. Ihm zu Ehren wurde ein Hans-Heinz-Probst-Gedächtnispokal gestiftet.

Die vorwiegend vom Rennbootskollektiv entwickelten Boote gehörten der Klasse 350 kg an, darunter befanden sich Boote bzw. Rennbootkörper der Typen J, A, B, C und Outbordrennboote der Klassen JU, AU, BU und CU.

In der 450-kg-Klasse wurden u. a. die Boote "Gul de Boisson", "Friedenskämpfer" und "Patriot" gebaut. Ein kleineres Outbordrennboot der Klasse J mit Namen "RBK 175 Z" wurde mit einem vom Rennbootskollektiv entwickelten 175 m<sup>3</sup> Zylinder-Zweitakt-Drehschiebemotor mit Wasserkühlung gebaut.

In der 250-kg-Klasse erreichte im November 1955 Hans-Heinz Probst über eine Statutmeile (1.609,3 m) mit dem "RBKT" einen neuen Weltrekord in dieser Klasse mit einer Geschwindigkeit von 112,25 km/h.

Über 24 Seemeilen stellte Peter Marquardt mit dem 500-kg-Boot eine neue Weltbestleistung von 122,09 km/h auf. Mit dem gleichen Boot errang er bei einem Dauerrennen von 9 Stunden eine Durchschnittsleistung von 110,1 km/h, was wiederum eine Weltbestleistung darstellte.

Im Jahre 1958 wurde das bis dahin international so überaus renommierte Rennbootskollektiv der Yachtwerft Berlin aufgelöst. Die dadurch frei gewordenen Entwicklungs-, Konstruktions- und Fertigungskapazitäten wurden zugunsten neuer Aufgaben in der "Speziellen Produktion" (militärischer Schiffbau) eingesetzt.

### Die Yachtwerft Berlin-Friedrichshagen als Erzeugnisgruppen-Leitbetrieb

In die Zeitperiode von 1958 - 1967 fällt auch die branchenbezogene Gründung von Warenzeichenverbänden und Erzeugnisgruppen in der ehemaligen DDR.

Im Interesse einer zusammenhängenden Darstellung der gesamten Erzeugnisgruppenarbeit der Yachtwerft wird jedoch der gesamte Zeitraum von 1965 - 1990 in den nachstehenden Ausführungen erfaßt.

Die Erzeugnisgruppe "Sport- und Gebrauchsboote" wurde auf der Grundlage zentraler Beschlüsse im Jahre 1965 gebildet.

Ihre Tätigkeit gestaltet sich nach den Richtlinien der Grundsatzzordnung für die Erzeugnisgruppenarbeit im Industriezweig Schiffbau. Sie basiert entsprechend den geltenden Regelungen auf einer freiwilligen, gleichberechtigten Zusammenarbeit der angeschlossenen Betriebe. Rechte und Pflichten der Betriebe wurden im Jahre 1969 (überarbeitet 1985) in einem Statut festgelegt.

Mit der Leitung dieser Erzeugnisgruppe wurde die Yachtwerft Berlin im Jahre 1965 als "Leitbetrieb" bestimmt. Das Ziel war die Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Effektivität der Bootsbauindustrie der damaligen DDR.

Der Erzeugnisgruppe - im folgenden EZG genannt - gehörten seit ihrer Gründung an:

- 1965 97 Mitgliedsbetriebe
- 1970 120 Mitgliedsbetriebe
- 1986 141 Mitgliedsbetriebe.

Diese gliederten sich (1986) in

- 23 volkseigene Betriebe
- 1 Einkaufs- und Liefergenossenschaft
- 4 Produktionsgenossenschaften
- 113 private Handwerksbetriebe.

Weitere 16 VE- und Handwerksbetriebe kooperierten mit der EZG.

Seit Bestehen der EZG konnte durch vielfache Aktivitäten des Leitbetriebes u. a. eine wesentliche Steigerung der Produktion, verbunden mit einer verbesserten Qualität der Sportboote erreicht werden. So erhöhte sich z. B. das Aufkommen an Sportbooten gegenüber dem Basisjahr 1966

im Jahr 1976 auf ca. 142 %  
im Jahr 1986 auf ca. 270 %.

Die Reparatur- und Serviceleistungen erhöhten sich 1986 auf 318 %, bezogen auf das Basisjahr. Ohne die volle verantwortliche Wahrnehmung der Funktion eines Leitbetriebes wären die erreichten Ergebnisse nicht ermöglicht worden.

In den Jahren 1970 bis 1976 ging im internationalen Maßstab eine Veränderung im Sportbootbau vorstatten. Die Yachtwerft als Leitbetrieb der EZG hat sich dieser Herausforderung gestellt.

Traditionelle Boote in Holzbauweise wurden im verstärkten Maße durch die GUP-Bauweise ersetzt. Der Gebrauchswert und die Wirtschaftlichkeit eines Plastebootes gegenüber dem Holzboot ist erwiesenermaßen effektiver. Diese Entwicklung zwang Industrie und Handwerk, sich kurzfristig auf neue technologische Verfahren einzustellen und den Ausrüstungsstandard den technischen Verfahren anzupassen. Dadurch freigewordene Kapazitäten wurden sowohl zugunsten von Neubauten als auch vorwiegend für Reparaturleistungen genutzt.

Schon 1986 wurden ca. 93 % aller Sportboote hergestellt. Der Anteil der Holzboote ist 1986 auf 0,35 % des Gesamtaufkommens geschrumpft. (Jährlich wurden in der ehemaligen DDR 12.000 - 14.000 Sportboote produziert.)

Trotz Umstellung auf die GUP-Bauweise und beträchtlicher Produktionssteigerungen konnten die jährlich wachsenden Bedarfsforderungen des Handels und der Sportverbände nicht in allen Sortimenten gedeckt werden.

Der Zeitabschnitt vom 01.01.1956 - 31.12.1967

### Die Yachtwerft als international erfolgreicher Hersteller von Sportbooten

In der Yachtwerft bzw. in deren Vorläuferbetrieben wurde ab 1953 mit dem Rennbootsbau begonnen.

In veralteten Produktionshallen und mit überlieferten Fertigungsmethoden wurde bis 1970 ein jährlich steigender Ausstoß von Rennbooten erzielt.

Die Körper wurden in einer Art handwerklicher Reihenfertigung gebaut, der eine maschinelle Vorfertigung vorausging. Vorrichtungen wie Kielbänke, Ausbauketten und Spannvorrichtungen sind durchweg einfach und vorwiegend kurzlebig aus Holz gestaltet.

Als Spannelemente wurden Bänder, Zwingen und Spindeln verwendet. Unter diesen Bedingungen und mit Hilfe von einfachen Rissen (Spantenriß, Wasserlinienriß, Längsriß) sowie der Erfahrungen und dem ausgezeichneten fachlichen Können versierter Bootsbauer war die Yachtwerft befähigt, individuelle Rennboote zu fertigen, denen das staatliche Gütezeichen "Q" für Qualitätsproduktion zuerkannt wurde. In zunehmendem Maße wurde die Wertarbeit der Bootsbauer der Yachtwerft in Verbindung mit den hervorragenden Leistungen der Sportler auf allen internationalen Regatten und Olympischen Spielen bekannt und anerkannt.

Da der Volkssport und der olympische Gedanke in hohem Ansehen stehen, wurden neben den olympischen Klassen vor allem Boote für den Breiten- und Jugendsport produziert.

Das Holz als Hauptbaustoff verlor in den letzten Jahren seine Bedeutung. Durch die Möglichkeit, glasfaserverstärktes ungesättigtes Polyesterharz einzusetzen, ließen sich im gesamten Sportbootsbau form- und farbschöne Boote in hohen Stückzahlen produzieren.

1956 lief in der Yachtwerft das erste Heckmotorboot "Lipsi" mit einem Bootskörper aus glasfaserverstärktem Polyester vom Stapel. Härtesten Testbedingungen - das ganze Jahr im Wasser sowie Eis und Regenwasser ausgesetzt - hat es sich bis heute als unverwundlich erwiesen.

In den 60er Jahren verdrängte Plast überall in den traditionellen Bootsbauländern - Skandinavien, Westeuropa, USA - das herkömmliche Holz. 92 % der DDR-Produktion von Sportbooten wird heute in Plast ausgeführt. Nur für den Innenausbau der Boote wird noch Holz bevorzugt.

Die Entwicklung des Wassersportes zum Volkssport vollzog sich rasch seit Mitte der 50er Jahre. Mit der Errichtung von Bootshäusern, Ferienheimen, Naherholungszentren und Schaffung neuer Binnenseen in ehemaligen Braunkohlerevieren ging eine sprunghafte Nachfrage nach Sportbooten einher. Diesem Trend war nur mit einer Rationalisierung und Erweiterung der Bootsbaukapazitäten sowie einer größeren Sortimentsbreite zu begegnen.

Das Erzeugnisprogramm umfaßte 1955 u. a. bereits folgende Bootstypen:

- 376 Paddelboote
- 160 Segeljollen "Piraten"
- 59 Canadier
- 46 H-Jollen
- 22 O-Jollen
- 23 Jollenkreuzer 15 m<sup>2</sup> und 20 m<sup>2</sup>
- 14 Motorschnellboote "Hai"
- 77 Wellenbinder-Outboardmotorboote verschiedener Typen
- 1 Reiseyacht
- 12 Motoringis
- 6 Hafenbarkassen
- 20 Gigboote
- 5 Renneiner

In den folgenden Jahren wurde das Sortiment mehrfach erweitert und dem Bedarf entsprechend verändert. Darauf wird in einem späteren Abschnitt nochmals eingegangen.

Die Produktion im Rennbootsbau des Werkteiles B erreichte im Jahr 1956 bereits 60 Rennkajaks und 3 Massiv-Rennruderboote. 1957 wurden 204 und 1958 insgesamt 215 Rennboote hergestellt.

Vorher war schon am 25.06.1956 die ehemalige Bootswerft Friedrich Pirsch in der Tabbertstraße vom VEB Sportbootswerft Grünau in Pacht genommen, so daß sich bis 1959 zwei Betriebe mit dem Rennbootsbau befaßten. Diese Zersplitterung wurde am 01.01.1960 mit der Angliederung der Sportbootswerft Grünau an die Yachtwerft Berlin-Friedrichshagen zum Teil überwunden. Um den Konzentrationsprozeß zu Ende zu führen, wurden 1959 die Räume der ehemaligen Zündwarenfabrik in der Achenbachstraße übernommen. Mit dem Umbau und der Einrichtung der großen Produktionshalle für den Rennruderbootsbau wurde 1960 begonnen mit dem Ziel der Produktionsaufnahme 1961. Anfang 1961 konnten die bisherigen Betriebsteile B 2, B 3 und B 4 aufgelöst und an die PGH "Müggelspree" übergeben werden.

Der Ausbau der neu hinzugekommenen Produktionshalle gestaltete sich zu einem zentralen Investitionsobjekt und hatte wesentlichen Einfluß auf eine quantitativ und qualitativ verbesserte Produktion von Rennruderbooten, verbunden mit einem erheblichen Rationalisierungseffekt.

Neben dem Rennbootsbau galt das besondere Interesse der Yachtwerft der Entwicklung der Polyester-Fertigung im Sportbootsbau. Aus diesem Grunde erfolgte 1958 die Bildung einer diesem Zweck dienenden Einrichtung betrieblichen Forschungs- und Entwicklungestelle.

Aus dem Bereich Holzbootsbau sind deshalb 10 Bootsbauer freigesetzt und der neuen Forschungsstelle zugeordnet worden. Die Entwicklung bezog sich zunächst auf die Typen Ruderdingi, Ruderjolle und Wanderkanadier. Der Fertigung lagen jedoch unzureichende technologische Voraussetzungen zugrunde, die die Qualitätsproduktion beeinträchtigte. Unter diesen Umständen wurde die Fertigung nach 2 Jahren wieder eingestellt.

Die Wiederaufnahme der GFP-Produktion erfolgte ab 1961 in der eigens dafür eingerichteten "Jugendwerft Grünau".

Hier wurden die Bootstypen

- . Ruderjolle "Anka"
  - . Motorboote "Lipsi", "Hecht" und "Milan"
  - . 15 m<sup>2</sup> Jollenkreuzer
  - . Segelboot "Butt" und der
  - . Kielkreuzer "Raya"
- entwickelt und produziert. Daneben wurden als Füllproduktion
- . Rettungsflößbehälter
  - . Verkleidungen für Notstromaggregate und weitere
  - . GUP-Bauteile für die Elektroindustrie
- hergestellt.

Die Fertigung relativ untergeordneter Bauteile bot zudem die Möglichkeit, ungelernete Arbeitskräfte zu Kunststoffverarbeitern anzulernen und im Zuge der Erwachsenenqualifizierung zu Plastbootsbauern heranzubilden.

"Kunststoff macht das Rennen - Yachtwerft bringt GFP-Finn-Dinggi" schrieb am 16.03.1965 die "Nationalzeitung" und führte darin u. a. aus:

"Der VEB Yachtwerft Berlin beschäftigt sich schon seit Jahren mit dieser Bauweise. Zur Leipziger Messe brachte der Betrieb eine Finn-Dinggi-Segeljolle und einen Wildwasser-Kajak in GFP-Bauweise neu heraus. Das 4 m<sup>2</sup> Segeldinggi "Butt" wurde in verbesserter Ausführung gezeigt.

Den Durchbruch zur Großserienproduktion in der Plastbootsfertigung erzielte die Werft erst später, wie noch in einem weiteren Abschnitt zu berichten sein wird.

### Die Yachtwerft als Produzent von Binnen- und Küstenschiffen und -booten von 1956 - 1967

Nach wie vor besaß die Werft jedoch noch gewisse Kapazitäten im Kleinschiffbau, besonders in der Produktion von Barkassen und Motorrettungsbooten.

Das werfteigene Konstruktionsbüro entwickelte eine Vielzahl neuer Schiffstypen bzw. modifizierte bereits in früheren Jahren gefertigte Objekte.

Hervorzuheben ist jedoch der Bau von 4 kleineren Binnenfahr-gastschiffen 20 m mit einer Platzkapazität von 80 Fahrgästen im Jahr 1957 und 1962 für die "Weiße Flotte" in Berlin, Neu-brandenburg und Frankfurt/Oder. Aufgrund ihrer Abmessungen sind sie besonders für enge und flache Fahrwasser geeignet. Diese Schiffe befinden sich noch heute im Einsatz.

Der Anfang der 50er Jahre im Aufbau befindliche Wasserrettungs-dienst hatte sowohl Nachhole- als auch Neubedarf an Motorret-tungsbooten geltend gemacht. Von der Werft wurden mehrere Ty-pen 6,5 m und 10 m entwickelt. Im Zeitraum 1956 - 1959 wurden den Dienststellen des DRK 19 Boote geliefert.

Das Nachbarland Polen wurde auf das Projekt eines von der Werft 1957 gefertigten Fischereiaufsichtsbootes 15 m aufmerk-sam. Von der polnischen Seite wurde angeregt, dieses Projekt für die Entwicklung eines Küsten-Motorrettungsbootes zugrunde zu legen. Die Werft übernahm den Auftrag und exportierte 1957 4 dieser Boote nach Polen.

Von mehreren staatlichen Behörden, vorwiegend mit Kontroll- und Aufsichtsaufgaben befaßte Dienststellen sowie von bewaffne-ten Organen wurde ein längerfristiger Bedarf einer neuen Gene-ration leistungstärkerer und flexibel einsetzbarer Motorbar-kassen an die Werft herangetragen. Von der damaligen Schiffs- und Bootswerft Rostock-Gehlsdorf wurde ein entsprechendes Pro-jekt übernommen und gemäß den Forderungen - speziell der dama-ligen Volksmarine - überarbeitet und modifiziert. Im Laufe von 7 Jahren, mit einer Bauunterbrechung von 2 Jahren, wurden ins-gesamt 40 Barkassen, davon 3 in 1968, in 2 verschiedenen Bau-ausführungen ausgeliefert. Darunter befand sich 1962 ein Ob-jekt nach Sansibar.

Eine wesentlich größere Serie stellte der Bau von 119 Schnell-booten 10 m vom Typ "Reiher" im Zeitraum von 1964 - 1967 dar. Dieser Bootstyp wurde in 2 Varianten als Aufsichts- und Kon-trollboot und als Kurier- und Repräsentationsboot projektiert. Auftraggeber waren wiederum Kontroll- und Aufsichtsbehörden, Wasserschutzpolizei sowie ein staatliches Außenhandelsunterneh-men, das 52 Boote exportierte.



Innerhalb des Barkassen-Bauprogrammes wurden noch im Zeitraum von 1959 - 1963 insgesamt 24 Hafenbarkassen und -Limousinen sowie Kontrollboote in mehreren Varianten für in- und ausländische Auftraggeber hergestellt.

Die vorgenannten Bootstypen mit ihrer über viele Jahre laufenden Serienproduktion sicherten der Werft ein langfristiges und stabiles Erzeugnisprogramm.

Dies wurde ergänzt durch die Übernahme eines Projektes von der Schiffswerft Rechlin zum Bau von 48 Fischereihilfebooten vom Typ "Doriboot". Da die Bootskörper aus Leichtmetall hergestellt wurden, konnten damit die Leichtmetallwerkstätten der Werft gut ausgelastet werden. Die Boote waren für die Fischkombinate der ehemaligen DDR bestimmt und zum Einsatz bei der Ringwadenfischerei vorgesehen.

Weitere Schiffs- und Bootstypen, die von der Werft projektiert und gebaut wurden, waren

- 1957 1 Wohnschiff als schwimmende Jugendherberge
- 1958 1 Zollkreuzer 22 m  
1 Lotsenversetzboot  
12 Arbeits- und Festmacherboote  
1 Verkaufsboot
- 1960 1 Segelyacht 18 m
- 1965 3 Motoryachten 11,5 m

Darüber hinaus erfolgte die Fortführung der ab 1951 begonnenen Serienproduktion von Motordingis 6,4 m für die vormilitärische Ausbildung bei der Gesellschaft für Sport und Technik mit über 35 Objekten. Für die gleiche Organisation wurden auch 212 Zehn-Riemen-Kutter hergestellt.

Eine besonders anspruchsvolle Forschungs- und Entwicklungsaufgabe erhielt das Konstruktionsbüro der Yachtwerft unter Leitung des erfahrenen Yachtkonstruktors Hellmut Fugmann, einen größeren Leichttorpedobootstyp mit unterschiedlichen Bewaffnungsvarianten für die damalige Volksmarine zu entwickeln. In Zusammenarbeit mit den Projektanten des Instituts für Schiffbautechnik Wolgast entstand 1959 das Projekt 68.1. Das Versuchsboot mit dem Namen "Hydra" wurde 1959 in der Yachtwerft gebaut.

Das zweite gebaute Boot mit der Projekt-Nr. 68.2, dessen Bootskörper aus Mahagoniholz gefertigt war, wies jedoch veränderte Hauptabmessungen auf. Nach Abschluß aller Erprobungen begann im Jahre 1962 der Serienbau mit zunächst geplanten 30 Objekten. In der Werft war dieser Bootstyp unter der Bezeichnung "Schnellverkehrsboot" bekannt.

Die Besonderheiten beim Bau und den zahlreichen Erprobungen führten zu mehreren konstruktiven Überarbeitungen und hatten 2 Bauausführungen mit insgesamt 26 Objekten zur Folge. Das gesamte Programm beschäftigte die Werft fast 10 Jahre und fand erst 1968 mit der Übergabe der letzten 8 Boote seinen Abschluß.

Im Zeitraum vom 01.01.1956 - 31.12.1967 lieferte die Yachtwerft Berlin-Friedrichshagen über 334 Schiffs- und Bootsneubauten aus, darunter:

- 119 Schnellboote "Reiher"
- 48 Fischerei-Hilfsboote Typ "Doriboot"
- 1 Fischerei-Aufsichtsboot 15 m
- 1 Zollkreuzer 22 m
- 1 Lotsenversetzboot
- 55 Motorbarkassen, Hafenbarkassen und -limousinen
- 6 Kontrollboote 10 m
- 35 Motordingie 6,4 m
- 19 Motorrettungsboote 6,5 m und 10 m
- 6 Küstenmotorrettungsboote 15 m
- 12 Arbeits- und Festmacherboote
- 4 Binnenfahrgastschiffe 20 m
- 19 Leicht-Torpedoschnellboote
- 1 Wohnschiff als Jugendherberge
- 1 Verkaufsboot
- 1 Segelyacht 18 m
- 3 Motoryachten 11,5 m

Weitere, nicht klassifizierungspflichtige Bootstypen wie Vorderkajütboote, Segelyachten usw. sind im Sportbootsprogramm der Werft eingearbeitet.

Aufgrund des bereits erwähnten Beschlusses endete die juristische und wirtschaftliche Selbständigkeit der Yachtwerft Berlin-Friedrichshagen am 31.12.1967.

**Die vereinigte Yachtwerft Berlin-Köpenick -  
Der Zeitabschnitt von 1968 - 1980**

Mit der Vereinigung der beiden vormals im Zeitraum von 1958 -  
1967 selbständigen Betriebe

VEB Schiffswerft Berlin  
VEB Yachtwerft Berlin

am 01.01.1988 zum VEB Yachtwerft Berlin mit dem Hauptsitz in  
Berlin-Köpenick, Wendenschloßstr. 366, begann eine neue und er-  
folgreiche Periode in der Geschichte der Yachtwerft.  
Die vereinigte Werft hatte nunmehr folgende Organisationsstruk-  
tur, die - mit späteren Ergänzungen - bis zum 30.06.1990 beibe-  
halten wurde:

**1. Werkteil I - Wendenschloßstr. 366 (Stammbetrieb)**

Schiffbau  
Maschinenbau  
schiffbauliche und maschinenbauliche Baugruppen  
Wellendreherei, Berlin-Lichtenberg, Bornitzstr. 65 (ab '73)  
Feuerverzinkung und Ankerfertigung,  
Wendenschloßstr. 294 - 298 (ab 1975)

**2. Werkteil II - Wendenschloßstr. 298 - 306**

Zentrallager  
Stahlzuschnitt  
Türen-, Oberlichter- und Lukenbau  
Fuhrpark, Kfz-Werkstatt

**3. Werkteil III - Muggelseedamm 40 - 70**

Rennbootsbau  
Sportbootsbau  
schiffbauliche Baugruppen  
Schiffs- und Bootskörperausbau und Neubau

**4. Werkteil IV (bis 1971) - Achenbachstr. 42 - 68**

Rennbootsbau

5. Werkteil V (bis 1971) - Berlin-Köpenick, Regattastr. 55

Jollenkreuzer  
Ruderboote  
Rettungsboote (ohne Motor)

6. Werkteil VI - Wendenschloßstr. 334 - 336 (ab 1974)

Lagerplatz für Brennstoffe und Bauvorrichtungen

7. Werkteil VII - Wendenschloßstr. 350 - 352 (ab 1978)

Konsumgüter-Fertigungshalle  
Rationalisierungsmittelbau  
Instandsetzungswerkstätten  
Arbeitsschutz- und Betriebsmittellager  
Direktionsbereich Technik

BT Eisenhüttenstadt (ab 1970), Eisenhüttenstadt, Seeberge

- Antriebslose Binnenschiffe
- Spezialfahrzeuge

Der Betrieb beschäftigte nunmehr 1.164 Arbeiter und Angestellte.

In der Produktion wurden die bereits in den Werkteilen I und II laufenden Serienprogramme im Schiffbau weitergeführt bzw. abgeschlossen.

Kontrollboot KB 12	mit 15 Objekten im Jahr 1968/69
Motorbarkasse MB 13/II	mit 3 Objekten im Jahr 1968
Stromschubschiff 345 kW	mit 10 Objekten im Jahr 1968
Binneneisbrecher 515 kW	mit 1 Objekt im Jahr 1968
Leichttorpedoschnellboot	mit 8 Objekten im Jahr 1968
Motoryacht 11,5 m	mit 4 Objekten im Jahr 1968
Schwimmpfahlramme	mit 1 Objekt im Jahr 1968

Damit war zunächst ein reibungsloser Übergang und Neubeginn zur vereinigten Werft im Jahr 1968 gewährleistet.

In der perspektivischen Planung des Produktionsprogrammes war aufgrund vorliegender langfristiger Bedarfsinformationen der potentiellen Auftraggeber und der Organe des Binnen- und Außenhandels auf eine erhebliche Erweiterung des Schiffbau- und Sportbootssortimentes orientiert worden.

Ausgehend hiervon ergab sich die Notwendigkeit

- a) einer Rationalisierung ganzer Produktionskomplexe verbunden mit
- b) der territorialen Konzentration der Produktion
- c) und umfangreicher Investitionsmaßnahmen.

Mit der Neuordnung der Werkteile war gleichzeitig eine Organisationsveränderung innerhalb des gesamten Verwaltungsbereiches erforderlich. Die in der bisherigen Yachtwerft in Friedrichshagen bestehende Betriebsleitung einschließlich aller Fachabteilungen wurde aufgelöst. Mit der dadurch möglich gewordenen Freisetzung zahlreicher Planstellen erzielte die Werft einen erheblichen Rationalisierungseffekt.

Die weiteren Vorhaben waren darauf gerichtet, den einzelnen Werkteilen technologisch in sich abgeschlossene Erzeugnislinien zuzuordnen. Der gesamte Schiffsneubau wurde im Werkteil I konzentriert, während der Sportbootsbau im Werkteil III verblieb. Im Werkteil II waren zunächst keine Veränderungen vorgesehen, ebenso mit dem Rennbootsbau im Werkteil IV und dem Plastebootsbau im Werkteil V.

Die gleichmäßige Kapazitätsauslastung der Produktionsbereiche erforderte eine starke Zunahme der innerbetrieblichen Kooperation. Gleichzeitig war mit der Einrichtung eines Zentrallagers im Werkteil II und der materialtechnischen Versorgung der einzelnen Werkteile ein Ansteigen der innerbetrieblichen Transport- und Umschlagsleistungen verbunden. Der dadurch bedingte betriebswirtschaftliche Nachteil mußte zunächst in Kauf genommen werden, um den eingeleiteten Konzentrationsprozeß der Produktion voranzubringen. Die notwendigen Veränderungen wurden auf einen späteren Zeitpunkt vertagt. Darüber folgen noch weitere Ausführungen.

Es galt zunächst, für die im Werkteil I konzentrierte Schiffbauproduktion bessere technologische Bedingungen zu schaffen, als dies bisher in den Hallen 2/3 möglich war.

- Erstens ging es darum, im Hinblick auf die perspektivischen Neubauprogramme notwendige Kapazitätserweiterungen zu schaffen,
- zweitens sich auf den Serienbau größerer Schiffsobjekte einzurichten und
- drittens eine durchgreifende Rationalisierung der Bauprozesse im Schiffs- und Maschinenbau zu betreiben.

Diesen Anforderungen waren die Hallen 2, 3, 5 und 8 nicht mehr gewachsen. Um sich auf die neuen Bedingungen einzustellen, war es unumgänglich, die alte Bausubstanz völlig zu beseitigen und an der gleichen Stelle neue, größere Produktionshallen zu errichten, die den modernen Ansprüchen genügten.

Als erste Maßnahme des Gesamtkomplexes "Rationalisierung der Schiffbauproduktion" wurde eine neue Maschinenbauhalle - Halle 8 - errichtet und im Jahre 1970 in Betrieb genommen. Die bisherige alte Halle - die sogenannte "Stegwerkstatt" - wurde abgerissen.

Den nächsten Schritt vollzog die Werft im Jahr 1974 mit dem Abriß der Halle 5 - Fertigungshalle für Schiffbaueinzelteile - und dem Neubau einer größeren, bekranteten Halle für die Einführung der Sektionsfertigung (Flächen- und Volumensektionen bis zu einem Gewicht von 10 t). Die nutzungsfähige Übergabe erfolgte 1975.

In konsequenter Fortführung der eingeleiteten Rationalisierung konnte die Werft nicht auf halbem Wege stehenbleiben. Für die Montage der gefertigten Sektionen mußten geeignete Voraussetzungen geschaffen werden, um die angestrebten betriebswirtschaftlichen Effekte zu erzielen. Die Lösung konnte nur darin bestehen, die alten Schiffbauhallen 2 und 3 durch eine größere Halle zu ersetzen.

Das Bauprojekt sah deshalb vor, den Abriß der Hallen schrittweise, ohne nennenswerte Einschränkung der Neubauproduktion vorzunehmen und gleichzeitig Baufreiheit für den Hallen-Neubau zu schaffen.

Der bisherige Lichthof zwischen Halle 2 und 3 und dem Verwaltungsgebäude 15 mußte für den geplanten Neubau weichen. Verschiedene Etappen der Baudurchführung im Jahr 1979 sind im Bild festgehalten. Mit der Inbetriebnahme der neuen Schiffbauhalle im Jahr 1980 waren die Voraussetzungen zum Übergang auf die Takt- und Sektionsmontage auf speziell dafür eingerichtete Bauplätze erfüllt. Der Transport der Sektionen von Halle 5 zur Halle 2/3 erfolgte mittels eines Quertransportwagens mit 40 t Tragfähigkeit durch einen mit großen Toren versehenen massiven Baukörper zwischen beiden Hallen.

Mit dem Neubau der Schiffbauhalle und deren unmittelbaren Anbindung an das Gebäude 15 wurden die hallenseitig gelegenen Arbeitsräume zu Dunkelräumen. Deshalb wurde als Folgemaßnahme im gleichen Jahr eine Aufstockung des Gebäudes vorgenommen, um die Arbeitsbedingungen der dort beschäftigten Mitarbeiter nicht zu beeinträchtigen und gleichzeitig zu verbessern.

Die alte Stegüberdachung war derartig baufällig geworden, daß ihr Abriß 1979 unvermeidlich wurde. Sie hatte sich jedoch sehr bewährt, weil die Schiffskörper unmittelbar nach Stapellauf an einen der überdachten Stege verholt werden konnten. Dort ging der weitere Ausbau der Objekte unabhängig von jeder Wetterlage unter geschützten Dächern vonstatten. Um die Vorteile dieser Technologie zu wahren, blieb als Alternative nur der Neubau einer großzügigen Wasserausrüstungshalle einschließlich Behälzungsmöglichkeiten für die Schiffskörper und einem System von Umwälzpumpen zur Verhinderung von Eisbildung in den Wintermonaten. Der 1980 begonnene Hallenneubau wurde 1981 abgeschlossen. Damit wurde die 1. Stufe des komplexen Rationalisierungsprogrammes "Schiffbau" im Werkteil I beendet.

Infolge der durch Baumaßnahmen im Werkteil I beengten Platzverhältnisse war die Lagerung großer, sperriger Bauvorrichtungen und des erhöhten Brennstoffbedarfes für die Wärmeversorgung nur noch bedingt möglich. Um den unbefriedigten Zustand zu überwinden, wurde 1974 ein benachbartes Grundstück in der Wendenschloßstraße 334 - 336 pachtweise von Herrn Werner Engelbrecht übernommen; als Lagerplatz hergerichtet und in die Werft als Werkteil VI eingegliedert.

Eine wesentliche technologische Maßnahme bestand im verstärkten Eigenbau von Rationalisierungsmitteln - kurz genannt: "WVL" (Werkzeuge, Vorrichtungen, Lehren). Mit der jährlich steigenden Schiffbau-, Maschinenbau- und Bootproduktion wuchs der Bedarf an WVL. Da dieser weder in eigener noch kooperativer Fertigung zu decken war, sollte die Werkstattkapazität durch einen speziellen Neubau erweitert werden. Das Werftgelände hatte hierfür keinen Platz mehr frei. Es bot sich im Jahr 1977 durch Verhandlungen mit Herrn Hellmut Engelbrecht die Möglichkeit zum käuflichen Erwerb eines ihm gehörenden Grundstücks in der Wendenschloßstraße 350 - 352. Im Jahr 1978 wurde mit dem Bau der Halle begonnen. Die Übergabe des ersten nutzungsfähigen Bauabschnittes erfolgte im April 1979. Noch im gleichen Jahr konnte die Halle 7 komplett fertiggestellt und als Werkteil VII eingegliedert werden. Damit verfügte der Rationalisierungsbau der Werft über eine neue modern eingerichtete Produktionsstätte einschließlich Betriebsmittellager und Instandhaltungswerkstatt. Im Verwaltungstrakt wurde der Direktionsbereich Technik mit verschiedenen Fachabteilungen untergebracht. Das erworbene Gelände bot noch weiteren Platz für spätere Baumaßnahmen.

Die technisch-ökonomische Zielstellung der Werft seit ihrer Zusammenlegung sah vor, die bestehende territoriale Trennung der Werkteile schrittweise aufzuheben und die Produktion in anderen Werkteilen zu konzentrieren. Freiwerdende Werkteile sollten anderen Betrieben oder Einrichtungen zur Nutzung übergeben werden. Es war beabsichtigt, mit den geplanten Maßnahmen im gesamten Bootsbau der Werft eine erhebliche Selbstkostensenkung und den damit verbundenen Rentabilitätsfortschritt zu erreichen.

Mit der steigenden Produktion in der Plastebootsherstellung drohte das Werkteil V in der Grünauer Straße aus den Nähten zu platzen. Die vorhandene Kapazität war dem expandierenden Bedarf nicht mehr gewachsen.

Eine bauliche Erweiterung auf dem beengten Betriebsgelände schied aus. Als einzige Alternative kam nur die Schaffung einer neuen Produktionsstätte in Frage. Den dafür geeigneten Platz bot das großflächige Werkteil II in der Wendenschloßstraße 298 - 306 an, allerdings mit der Einschränkung, daß eine der beiden großen offenen Lagerschuppen zwecks Schaffung der erforderlichen Baufreiheit abzureißen war.

In der neuen GFP-Halle wurden 110 Arbeitsplätze eingerichtet. Mit dieser erweiterten Kapazität vergrößerte sich der Ausstoß von Sportbooten und die Erzeugnispalette beträchtlich. In großen Stückzahlen konnten nunmehr formschöne, farbenfreudige und pflegeleichte Plasteboote für die verschiedenen Ansprüche entstehen.

Wiederum als ein "Renner" erwies sich die Ruderjolle "Anka" für Leute, die auf aktive Erholung auf dem Wasser wertlegten. Modern, sportlich, schnell - das sind die Motorboote "Merlin" und "Ibis". Für die Fahrten- und Regattensegler entstanden die Segeljolle "Ixydon" und ein neues Finndingi.

Das gesamte Erzeugnisprogramm und der Ausstoß von GFP-Sportbooten ist gesondert dargestellt.

Die Fertigungstechnologie ist gekennzeichnet durch die Mehrfachentformung von Körperschalen mittels Einsatz von Silikon-trennmitteln, der Einbau von Sitztanks aus Polyurethanschaum und die Reduzierung des Materials durch Veränderung der Top-Coat-Rezeptur beim Polyestergranzlack ermöglichte die insgesamt positive Bilanz.

Mit der Entwicklung einer Anlage zur Regenerierung von verschmutzten Methylenchlorid, einem in großen Mengen anfallenden Reinigungsmittel, konnten ca. 30 % dieses Mittels der Wiederverwendung zugeführt werden.



Auf eine konstruktiv und technologisch herausragende Sonderleistung der Plastebootsfertigung der Yachtwerft im Jahre 1972 soll hier aufmerksam gemacht werden. Es handelt sich um ein Boot von 12,85 m Länge und 3,96 m Breite zur Ausbildung von Marinepersonal, kurz "MAB 12" genannt. In modifizierten Ausführungen ist der Einsatz als Fischerei-Aufsichtsboot und See-Aufsichtsboot vorgesehen (SAB 12). Der Bau eines Fahrzeuges dieser Dimension ist erst in der neuen Plastehalle im Werkteil II möglich geworden. In den anderen Bootsbaubetrieben der ehemaligen DDR gab es dafür kein Vorbild. Der Bootskörper, Spanten, Knickspanten, Kiel, Deck, Schotte und Spiegelheck wurden aus GFP-Laminaten hergestellt.

Im Laufe von 7 Jahren wurden aus einem Formensatz 41 Bootskörper hergestellt. Einrichtung und Ausbau einschließlich Maschinenanlage erfolgte im Werkteil III.

Ein weiterer Schritt zur Konzentration des betrieblichen Produktionsprozesses verband sich mit einem territorialen Rationalisierungsvorhaben. Im Stadtbezirk Köpenick sind bedeutende Kapazitäten der Berliner Elektroindustrie ansässig. Hierfür befand sich in Oberschöneweide auf dem Betriebsgelände des Kabelwerkes Oberspree der Forschungs- und Entwicklungsbetrieb Elektrodyn. Infolge Eigenbedarfes zum Bau einer Halle für die zentrale Plastaufbereitung im KW0 waren die zuständigen kommunalen Behörden bestrebt, dem Betrieb Elektrodyn ein neues Betriebsgelände - möglichst mit Betriebsgebäuden und Werkstätten - zuzuweisen. Diese Bestrebungen kamen der Yachtwerft sehr entgegen, zumal die Absicht bestand, das Werkteil IV aufzulösen und den Rennruderbootsbau im Werkteil III unterzubringen. Eine derartige Verlagerung eines kompletten Werkteiles war ohne Investitionen nicht zu realisieren.

Die Grundsatzentscheidung wurde im Dezember 1971 getroffen mit der Zielstellung, bis zum 30.06.1972 das Werkteil IV zu räumen und an den Betrieb Elektrodyn zu verkaufen.

Im Werkteil III wurden nachstehende Maßnahmen im Jahr 1972 durchgeführt:

- Komplexe Rekonstruktion der Halle 2, verbunden mit wesentlichen Umbauten zur Produktionshalle für den Rennbootsbau
- Teilrekonstruktion der Halle 3
- Umbau der Halle 6 zur Bootsbauwerkstatt
- Neubau eines Bootslagerschuppens als Fertigwaren- und Auslieferungslager.

Mit der Realisierung der obigen Investmaßnahmen erfolgte 1972 die Überleitung der Rennruderbootsproduktion in das Werkteil III.

Ein enger Kooperationspartner der Yachtwerft war die Wellendreherei Gerhard Rauhut in Berlin-Lichtenberg. Als der Firmeninhaber im Jahre 1973 verstarb, erwarb die Yachtwerft käuflich dessen Betrieb, der strukturell dem Werkteil I zugeordnet wurde.

Unmittelbar neben dem Betriebsteil II gelegen, befand sich in der Wendenschloßstraße 294 - 298 der Betriebsteil "Anker" des VEB Industriekooperation Schiffbau Rostock. Der Betriebsteil fertigte Schiffs- und Bootsanker und betrieb eine Anlage zur Feuerverzinkung. Die territoriale Trennung vom Stammbetrieb Rostock - Entfernung ca. 250 km - und die Zusammensetzung des Stammbetriebes aus mehreren in verschiedenen Bezirken liegenden Zweigbetrieben veranlaßte das wirtschaftsleitende Organ zu der Anweisung, diesen Betriebsteil aus dem Rostocker Stammbetrieb auszugliedern und mit Wirkung vom 01.01.1975 der Yachtwerft Berlin anzugliedern. Er wurde als Produktionsabteilung "Feuerverzinkung" dem Werkteil I zugeordnet.

Der in den vorstehenden Ausführungen behandelten

- Konzentrationsprozesse der Produktion
- Rationalisierungs- und Strukturprozesse
- sowie die damit zusammenhängenden Investitionen

fanden 1980 ihren Abschluß.

Durch die Eingliederung der vorgenannten Betriebsteile und der Oderwerft Eisenhüttenstadt war eine leistungsfähige Binnenwerft mit ca. 1.600 Mitarbeitern und gleichzeitig potentiellen Partner der Binnen- und Küstenschifffahrt sowie des Leistungs- und Freizeitsports entstanden.

Die folgenden Ausführungen enthalten nunmehr Darlegungen zur Rolle der Yachtwerft als Partner der Volkswirtschaft, der Sportverbände und des Handels.

Das Schwergewicht wird hierbei auf die Erzeugnisentwicklung im Stahlschiffbau gelegt, da er den Hauptanteil am gesamten Produktionsvolumen ausmachte und das wirtschaftliche Rückgrat der Werft bildete.

Damit war eine weitere wichtige Etappe auf dem Wege zur Zentralisation der Werkteile der Yachtwerft abgeschlossen.

Innerhalb des Werkteiles III wurden in den Folgejahren noch weitere Investitionen zugunsten des Rennbootsbaues durchgeführt. Seit diesem Zeitpunkt erhöhte sich das Produktionsaufkommen wesentlich.

Zu den Investitionen außerhalb des Produktionsbereiches gehört

- 1976 - 1978 der Bau eines betriebseigenen Ferienobjektes am Krossinsee (Stadtteil Schmöckwitz) und der Erwerb von 2 Bungalows im Stadtteil MÜggelheim.

Mit der Bildung von Kombinat und Schaffung größerer Wirtschaftseinheiten setzte sich der Konzentrationsprozeß in der Industrie fort. Im Zuge der damit verbundenen Strukturpolitik erfolgte die Zusammenlegung von Betrieben, deren Erzeugnisse u. a. von gleichen Abnehmerbetrieben benötigt wurden.

So z. B. bezog die Deutsche Binnenreederei Berlin von der Yachtwerft Berlin Stromschubschiffe, die Oderwerft Eisenhüttenstadt lieferte Schubprahme, berechnete diese der Yachtwerft, die wiederum diese Objekte als komplette Schubeinheiten der Binnenreederei weiterberechnete. Damit war festgeschrieben, daß die Yachtwerft als Hersteller kompletter Schubeinheiten fungierte.

Es ergab sich als ganz zwangsläufig, daß beide Werften eine enge Zusammenarbeit verband. Vom wirtschaftsleitenden Organ wurde angewiesen, daß die Oderwerft Eisenhüttenstadt mit Wirkung vom 31.12.1969 aufzulösen und ab 01.01.1970 als Betriebsteil der Yachtwerft Berlin anzugliedern ist. Der neue Betriebsteil behielt jedoch eine gewisse Selbständigkeit, sowohl in ökonomischer, sozialer und technischer Hinsicht. Seine Aufgaben wurden durch den Betriebsplan bestimmt. Die Geschichte dieses Betriebsteiles, dessen Entwicklung und das Erzeugnisprogramm ist in einem gesonderten Kapitel dargestellt.

### Die Yachtwerft als Partner der Binnenschifffahrt im Zeitraum 1968 - 1980

Wie bereits ausgeführt, wurden die bei der Zusammenlegung der Schiffwerft und Yachtwerft laufenden Serienneubauten weitergeführt und 1968/69 abgeschlossen. Das gilt in gleichem Maße für die "zentrale Fertigung", TOL-Fertigung und Zulieferungen für Betriebe des Kombines Schiffbau, die jedoch in dem behandelten Zeitabschnitt, teils sogar bis 1990, weitergeführt wurden.

Den Hauptanteil in der Schiffbauproduktion bildete das Schubschiffprogramm. Nachdem von der 1. Bauausführung des Typs 64.1 bis Ende 1967 bereits 13 Objekte der Binnenreederei übergeben wurden, folgten weitere 10 Objekte im Jahre 1968. Die 2. Bauausführung des Typs 67 wies mehrere technische Veränderungen auf, besonders in der Erhöhung der Antriebsleistung von 345 kW auf 440 kW und eine Verkürzung des Schiffkörpers um 4 m. Von diesem Typ wurden von Ende 1968 bis Anfang 1970 insgesamt 14 Schiffe ausgeliefert.

Eine 3. Bauausführung vom Typ 70 mit verbesserten Gebrauchseigenschaften wurde 1970 in der Produktion aufgenommen. Die Serie betrug 16 Objekte und lief von 1970 bis Anfang 1972, davon 12 Schiffe für die Binnenreederei. Dieser Typ hatte sich beim Einsatz auf der Elbe sehr bewährt, weshalb es der Werft gelang, 4 Schiffe an westdeutsche Reeder zu liefern.

Das Stromschubschiffprogramm fand 1973 seinen Abschluß mit der Entwicklung einer erneut leistungsstärkeren 4. Bauausführung mit 575 kW - Typ 71 -. Es wurden hiervon 8 Objekte nach Westdeutschland und 3 nach Ungarn geliefert. Mit Ablauf des Bauprogramms wurden der Binnenschifffahrt der ehemaligen DDR insgesamt 51 neue Stromschubschiffe von der Yachtwerft zugeführt.

Etwa zeitgleich neben dem obengenannten Fertigungsprogramm wurden für Aufgaben des seeseitigen Grenzschatzes und behördlicher Kontrollfunktionen im Küstenbereich eine Serie von Grenzsicherungs- und Kontrollbooten 23 m der Typen GB 23, KB 23 und TB 23 entwickelt. Im Zeitraum von 1970 - 1975 wurden insgesamt 29 Fahrzeuge, davon 4 Objekte TB 23 für den Export nach Übersee, den verschiedenen Bedarfsträgern übergeben.

Gleichzeitig wurden 1972 nach einem Projekt des Betriebsteiles Eisenhüttenstadt 3 Flußschlepper 146 kW und 220 kW für die Wasserstraßenverwaltung im Elbebereich geliefert.

Eine völlig neuartige Aufgabe wurde der Yachtwerft von Betrieben der Binnenfischerei und des Meliorationsbaus gestellt. Es ging um die Entwicklung eines speziellen Krautschneidebootes für die Gewässerunterhaltung. Obwohl die Werft bereits in den 60er Jahren ein Schilfschneidegerät entwickelt hatte, ging es bei dem neuen Projekt um ein Wasserfahrzeug mit achtern angeordneten versenkbaren Mähbalken zur Entkrautung von Gewässern. Der Bedarf von 40 Fahrzeugen konnte 1969/70 abgedeckt werden. Im Bereich der Wasserstraßenämter und des Wasserstraßenbaues sollte eine Anzahl kleinerer Schlepperschleppboote zum Einsatz kommen, die auch dem Personentransport dienen und in der Lage sind, dünnes Eis bis 5 cm zu brechen. Diesen Forderungen schloß sich die damalige Volksmarine an. Die Werft entwickelte entsprechend den übergebenen technischen Aufgabenstellungen die Schleppboottypen "Dahme" für den Einsatz in Binnengewässern und "Warnow" für Haff- und Boddengewässer. Die Fertigung erfolgte im Zeitraum 1969 - 1974 mit insgesamt 9 Booten Typ "Dahme" und 26 Booten Typ "Warnow".

Neben dem Einsatz von Schleppbooten hatten die Wasserstraßenämter und -baubetriebe einen größeren Bedarf an kleinen Schubbooten 73 kW zum Transport von Geräteträgerprahmen, Wohnschiffen und Baustelleneinrichtungen. Vom Betriebsteil Eisenhüttenstadt wurde hierfür der Prototyp eines solchen Schubbootes entwickelt und 1970 als Baumuster hergestellt. Nach dessen Erprobung begann 1972 im Betriebsteil Berlin, Werkteil I, der Serienbau von 26 Objekten bis 1975, darunter 5 Objekte im Jahr 1974 für Vietnam und 6 für die Binnenreederei.

Eine interessante Entwicklungsaufgabe erhielt die Werft mit der Projektierung eines Binnenfeuerlöschbootes 23 m Länge. Anknüpfend an das bereits gebaute Kontrollboot 23 m wurde in der konstruktiven Bearbeitung der Schiffskörper und die Hauptantriebsanlage zugrunde gelegt. Dadurch erhöhte sich der Serienfaktor der 23-m-Baureihe. Mit der Lieferung von Feuerlöschbooten in 1973 wurde der Auftrag erfolgreich abgeschlossen. Die Baureihe umfaßte insgesamt 35 Schiffe in 6 verschiedenen Varianten entsprechend den spezifischen Einsatzbedingungen der Bedarfsträger.

Nach Beendigung der o. a. Bauserie wurde 1975 eine neue Generation von Kontroll- und Grenzsicherungsbooten 12 m für den Einsatz auf Binnen-, Haff- und Boddengewässern auf Kiel gelegt.

Von 1975 - 1977 wurden insgesamt 75 Boote in 4 verschiedenen Projektvarianten hergestellt und speziellen Auftraggebern übergeben. Im Zuge des arbeitsteiligen Prozesses zwischen den Werkteilen I und III erfolgte der Bau der Stahlbootkörper im Werkteil I, während der komplette Ausbau einschließlich Antriebsanlage dem Werkteil III vorbehalten blieb.

Ausgehend von der Notwendigkeit, unser Erholungswesen weiter auszubauen, neue Naherholungsgebiete zu erschließen bzw. die Kapazität bestehender Erholungsgebiete zu erweitern, wurde die Yachtwerft Mitte der 70er Jahre mit der Projektierung, Konstruktion und dem Bau einer größeren Serie universell einsetzbarer kleinerer Binnenfahrgastschiffe beauftragt. Ziel war es, damit Gewässer geringerer Tiefe und kleinerer Breite befahren zu können und Landschaftsgebiete mehr als bisher auf dem Wasserwege zugänglich zu machen.

Das von der Yachtwerft erarbeitete Projekt des Fahrgastschiffes Typ III vereinigt die Forderungen 13 verschiedener Auftraggeber und berücksichtigt deren spezielle Einsatzbedingungen, einen ansprechenden Komfort für die Fahrgäste sowie die Möglichkeit, die Schiffe über Land zum Einsatzort transportieren zu können.

Die Fahrgastschiffe wurden neben der Standardausführung in 9 verschiedenen Sondervarianten entsprechend den jeweiligen Wünschen der in- und ausländischen Auftraggeber hergestellt.

Für den Zeitraum 1977 - 1982 bestand ein Bedarf von 34 Schiffen. Davon wurden bis 1980 insgesamt 23 Schiffe ausgeliefert. Unter den Auftraggebern befanden sich Betriebe, deren Gewässer - Talsperren, Binnenseen - auf den bestehenden Binnenwasserstraßen nicht erreichbar waren. Das Fahrgastschiff "Pöhl", die Bau-Nr. 2 der Serie, war das erste Schiff der Yachtwerft, das seinen Weg zum Heimathafen nicht ausschließlich auf dem Wasserweg zurücklegte. Es war eine kleine Sensation, als 1977 2 Fahrgastschiffe, die 40 m lange "Gera" von der Werft Dresden-Laubegast und die 28 m lange "Pöhl" von der Yachtwerft Berlin über Land rollten.

Meter- mitunter zentimeterweise, schob sich der Konvoi rund 380 km vom Saalehafen Ahlsleben südwärts, über Autobahnen, Landstraßen und Feldwege, halbrecherisch an Brücken vorbei und über Bahndämme. Leipziger Bürger trauten ihren Augen nicht, als sie auf einem Parkplatz des Vorortes Leutzsch tatsächlich Schiffe sichteten.

Es folgten bis 1980 noch weitere 5 derartige Landtransporte, die heute beinahe schon zum Alltag gehören. Den Rekord hält übrigens das Fahrgastschiff "Michalovce", das die Yachtwerft 1986 für das gleichnamige Erholungsgebiet im Osten der CSFR gebaut hat, mit 850 km Landtransport.

Mit der Fertigung der neuen Binnenfahrgastschiffe setzte die Werft eine bereits in den 50er Jahren begonnene Tradition fort und sicherte sich in der Erzeugnislinie "Stahlschiffbau" erneut eine ökonomisch gesicherte Perspektive. Darüber wird noch in einem späteren Abschnitt zu berichten sein.

Als Ersatz für die nach und nach außer Dienst gestellten Barkassen des Typs "MB 13" in Kompositbauweise forderte die ehemalige Volkamarine eine modernere und leistungsstärkere Barkasse in verschiedenen Modifikationen und Einsatzvarianten. Andere Interessenten, wie zum Beispiel das Seefahrtsamt und die ehemalige Gesellschaft für Sport und Technik sowie zivile Bedarfsträger schlossen jeweils mit spezifischen Forderungen an die ab Ende 1976 laufende Serie an.

Die Werft entwickelte daraufhin 2 Grundtypen mit jeweils 5 bzw. 7 Ausführungsvarianten. Eine besondere und einmalige Konstruktion war hierbei der Bau einer Vermessungsbarkasse für den Seehydrographischen Dienst in Rostock. Im Zeitraum Ende 1978 bis Mitte 1981 wurden insgesamt 70 Motorbarkassen des obigen Typs im Werkteil I produziert.

Eine Weiterentwicklung der im Jahre 1975 abgeschlossenen Fertigung von Schubbugseierern 73 kW stellte das unter Beibehaltung der bisherigen Hauptabmessungen projektierte leistungsstärkere Schubboot 103 kW dar. Hauptauftraggeber war die Binnenreederei Berlin, Betriebe des Wasserstraßenbaues und verschiedene Wasserstraßenämter für ihren Produktionsbereich. Einige andere Baubetriebe schlossen sich an. Im Hinblick auf die vorgesehene Großserie und der völlig ausgelasteten Produktionskapazität im Schiffkörperbau des Werkteiles I - auch im Zusammenhang mit unvermeidlichen Produktionseinschränkungen zur Schaffung der Baufreiheit für die neue Schiffbauhalle - wurde entschieden, 1979 und 1980 insgesamt 22 Schiffkörper im Betriebsteil Eisenhüttenstadt zu fertigen und auf dem Wasserwege nach Berlin zu transportieren, zum Werkteil III anzuliefern und dort den kompletten Ausbau vorzunehmen. Davon wurden bis Ende 1980 insgesamt 15 Schubboote komplett fertiggestellt und ausgeliefert. Die Serie wurde ab 1981 weitergeführt.

Im Zeitraum 1968 - 1980 wurden im Betriebsteil Berlin von der Yachtwerft insgesamt 482 Schiffseinheiten ausgeliefert, darunter u. a.

- 95 Schubschiffe
- 24 Binnenfahrgastschiffe
- 45 Marine-Spezialschiffe

- 119 Kontroll- und Grenzboote 12 m
- 66 Motorbarkassen 13 m
- 6 Binnenfeuerlöschboote
- 40 Schilf- und Krautschneideboote
- 38 Schleppboote
- 4 Motoryachten.

Der Betriebsteil Eisenhüttenstadt lieferte seit seiner Zugehörigkeit zur Yachtwerft Berlin bis Ende 1980 insgesamt 697 Schiffseinheiten, überwiegend antriebslose Wasserfahrzeuge aus, darunter u. a. 224 Standardschubprahme (32 m x 8,20 m) mit einer Tragfähigkeit von ca. 93.000 t für die Binnenfrachtflotte. Mit den vorstehenden Ausführungen ist der Komplex der Schiffbauproduktion 1968 - 1980 abgeschlossen.

#### Das Sportbootsprogramm der Yachtwerft

Durch die bereits beschriebenen Investitionsmaßnahmen Anfang der 70er Jahre ergaben sich wesentlich bessere betriebswirtschaftliche und technologische Voraussetzungen für die Gestaltung der gesamten Erzeugnislinie "Sportboote" in den Werkteilen II und III.

Es wird zunächst auf den Bereich "Rennbootsbau" im Werkteil III eingegangen. Obwohl er nur ca. 2 % der gesamten Betriebsproduktion ausmacht, ist der Rennbootsbau eines der wichtigsten Auehängeschilder der Yachtwerft und soll es auch künftig bleiben. Dafür sorgen qualifizierte Bootsbauer. Jahrelange Erfahrung ist nötig, um die für den Rennbootsbau geforderten hohen Fertigkeiten zu erreichen.

Ein lückenloses System sichert über jeden Arbeitsgang höchste Qualität, stimuliert durch ein leistungsgerechtes Qualitätslohngefüge.

Die Bauweise der Rennboote hat sich in den letzten Jahren mehrfach geändert. Mit Aufnahme der Produktion im Jahre 1972 in der neuen Fertigungshalle im Werkteil III wurde noch die Massivholzbauweise und die Schalenbauweise (verleimte Furnierschalen) angewendet. Gleichzeitig vollzog sich der Übergang in Kompositbauweise (Epoxydharzbootkörper mit Glasgewebeverstärkung) - zunächst mit einer geringen Stückzahl. Während die vorgehenden Bauweisen ab 1973 wesentlich reduziert und 1974 bzw. 1976 gänzlich ausliefen, wurden anschließend die Rennruderboote mit beträchtlichen Steigerungsraten in der Kompositausführung hergestellt.

Die Entwicklung zur Vollplastbauweise setzte erst 1990 ein.



Etwas anders verlief die Entwicklung hinsichtlich der Bauweise im Kajakbau. Während zur Olympiade 1972 in München alle Welt im Kanurensport noch Holzboote fuhr, überraschte die DDR 1976 in Montreal die Sportwelt mit den blauen Vollplastkanus und holte damit 3 Goldmedaillen. In den Ruderwettbewerben in Montreal holten DDR-Sportler 9 Goldmedaillen. Die Bootsbauer im Werkteil III sind natürlich stolz auf "ihre" olympische Bilanz.

Der Renn-Kajak-Zweier (K II) erhielt 1978 das staatliche Prädikat "Gutes Design" für hervorragende Formgestaltung verliehen. In der Sportwelt haben die Yachtwerftboote einen exzellenten Ruf erworben. 583 mal machten DDR-Sportler bei Welt- und Europameisterschaften sowie Olympischen Spielen am Bootssteg fest, um sich Edelmetall für die Bestplatzierten umhängen zu lassen.

Alle Rennruderboote und Renn-Kajaks erhielten entsprechend den staatlichen Qualitätsmarken die höchste Qualitätsnote "Q" zuerkannt. Anlässlich der Leipziger Messen wurde 5 mal die Goldmedaille für Spitzenqualität an die Rennboote der Yachtwerft verliehen.

Als alleiniger Hersteller seit 1956 konnte die Yachtwerft bis 1990 insgesamt 5.050 Rennruderboote in mehr als 24 Länder exportieren.

Der Bereich Sportbootsbau im Werkteil III beschränkte sich seit Inbetriebnahme der neuen GFP-Verarbeitungshalle im Werkteil II ausschließlich auf die Fertigung von Sport- und Gebrauchsbooten aus Edelholz und einheimischen Hölzern.

Das Sortiment umfaßte u. a.

- Riemenkutter ZK 10
- B- und C-Gigboote
- Vorderkajütboot 7,5 m Typ "Baltik I", "Baltik II", "Baltik III".

Gleichzeitig wurden auf dem Wege der innerbetrieblichen Kooperation sämtliche Einbauteile aus Holz für die Plastbootsproduktion hergestellt, ebenso der Innenausbau der GFP-Boote Typ "MAB 12" und "SAB 12" vorgenommen. Dazu gehörte ein umfangreiches Ersatzteilprogramm für alle Sporttypen.

In der Plastbootsproduktion konnten entsprechend der ständig wachsenden Bedarfsforderungen des Binnenhandels und der Wassersportverbände seit 1971 große Produktionsserien in den Sortimenten Gebrauchsrunderboote, Segelboote und Outbord-Motorboote aufgelegt werden.

Zu den langjährigen Serien gehören u. a.

- Ruderjolle "Anka" (mit über 47.000 Stück die absolute Spitze in der Bootsbauhistorie der ehemaligen DDR)
- Finn-Dingi
- Segeljolle "Ixyton"
- Motorboot "Merlin"
- Motorboot "Ibis".

Der Bau von Plastesportbooten und Kompositrennbooten sowie Kajaks und Renn-Einern in Vollplastbauweise hatte in der zweiten Hälfte der 70er Jahre einen hohen Aufschwung genommen. Die Verarbeitung von Polyesterharzen und Glasseidengeweben im Bootsbau setzte sich durch.

Mit gutem Beispiel hat die Yachtwerft diese Entwicklung verantwortl. mitgestaltet. Innerhalb der ehemaligen DDR rückte sie zu einem führenden Plastverarbeitungsbetrieb auf. Sie wurde deshalb im Jahre 1978 durch das Zentralinstitut für Schweißtechnik mit dem "Polyplast" ausgezeichnet.

Dabei erfuhren die Leistungen und das Beispiel der systematischen Entwicklung bei der Plastverarbeitung im VEB Yachtwerft Berlin eine hohe Wertschätzung. Es kam zum Ausdruck, daß im schnellen und richtigen Erkennen der Bedeutung der Plastverwendung, im besonderen im Bootsbau, durch die Leitung des Betriebes und den durch bemerkenswerte Erfolge gezeichneten Weg bei der Entwicklung und Anwendung, die Grundlagen für die Auszeichnung geschaffen wurden.

Besonders mit den verschiedenen Booten aus Plast, die in dem VEB Yachtwerft Berlin hergestellt werden, haben die Sportler unserer Republik auf internationalen Regatten und Meisterschaften die geleistete Qualitätsarbeit bestätigt.

Begonnen hatte die Herstellung von Sportbooten aus glasfaserverstärktem Polyester bereits 1957. Es wurde völliges Neuland betreten, denn es gab keine Erfahrungen und Vorbilder in unserem Wirtschaftsgebiet, und es mußten über Jahre hinaus viele Vorurteile abgebaut werden.

Bis dahin waren Holz und Stahl die Werkstoffe, die Verwendung fanden. Von einer Serienfertigung von Plastbooten kann man aber erst nach 1959 sprechen. Bis dahin gab es keine genauen Vorstellungen, unter welchen äußeren Bedingungen gearbeitet werden konnte. Teilweise wurde unter freiem Himmel, selbst bei Frost, laminiert und gehärtet.

Neben der Herstellung von Booten aus GUP wurden auch Erzeugnisse für andere Industriezweige hergestellt, wie Rettungsfloßbehälter, Verkleidungen für Kompressoren aus Finsterwalde, bekannt als "Fimag-Haube" sowie Teile für den Waggonbau und die Elektroindustrie.

Die vorhandene Kapazität reichte in den alten Fertigungsstätten nicht mehr aus, und die technischen Bedingungen entsprachen nicht mehr den Erfordernissen. Es wurden neue Produktionsstätten geschaffen. Hier wurden ausschließlich Sportboote für die breiten Bevölkerungsschichten hergestellt, es gab ein stabiles Programm von Ruderbooten, Motorbooten und Segeljollen.

An Motorbooten wurden 2 Typen mit jährlich 400 Stück gebaut. Mit der quantitativen Entwicklung stieg auch die Qualität der Sportboote. So besaßen ab 1975 alle Erzeugnisse der Produktion das Gütezeichen "I" und ab 1977 das Finn-Dingi das Gütezeichen "Q".

Maßgeblichen Einfluß übte die Yachtwerft auf Betriebe der gleichen Erzeugnisgruppe aus. Stellten anfangs nur 5 Bootswerften den traditionellen Holzbootsbau auf GUP um, so befaßten sich 1990 fast alle Bootsbaumeister mit der Produktion von Booten aus glasfaserverstärktem Polyester.

Mit deren Betreuung und fachlicher Unterstützung war für die Yachtwerft ein neues Aufgabengebiet entstanden. Mit dem Neubau von Sportbooten mußten auch Betriebe gewonnen werden, die notwendige Reparaturen ausführen können und Serviceleistungen übernehmen.

64 Betriebe erhielten bisher die notwendige Ausbildung und fachliche Unterstützung durch die Yachtwerft Berlin. Neben weiteren Leistungen, vor allem in der Qualifizierung im eigenen Betrieb, aber auch für andere Betriebe der Erzeugnisgruppe, ist aber doch der besondere Stolz die vorliegenden Ergebnisse im Ruder- und Kajakbau in Kompositbauweise seit 1970.

Das gesamte Sportbootsprogramm der Yachtwerft Berlin seit 1949 umfaßte folgende Sortimente:

Ruderboote, Paddelboote, Mehrzweckboote, Gebrauchsboote, Riemenkutter, Segeljollen, Segelyachten, Segelkreuzer, Jollenkreuzer, Motorboote, Motoryachten, Motorrennboote, Wellenbinder, Vorderkajütboote, Rennruderboote, Rennkajaks, Canadier, Gig-Boote

in mehr als 130 verschiedenen Typen und Bauausführungen, ein Beweis für die Innovationsfähigkeit der Werft und die Kreativität ihrer Konstrukteure.

Es zeigt sich aber auch, wie es gelungen war, die Bedürfnisse des Marktes rechtzeitig zu erkennen, sich darauf einzustellen und daraus die notwendigen Orientierungen für die Technik, Produktion und Marketing abzuleiten. Der Zeitabschnitt 1968 - 1980 war einer der erfolgreichsten in der langjährigen Geschichte der Yachtwerft. Wichtige Vorhaben wurden in diesem Zeitraum realisiert:

- a) Die Konzentration der Produktion durch Beendigung der territorialen Zersplitterung der Werkteile,
- b) Neuordnung der Erzeugnislinien,
- c) Neuinvestitionen für die Produktionsbereiche des Schiffbaues und des gesamten Bootsbaues,
- d) beträchtliche Steigerung der Produktion und
- e) Sicherung eines langfristigen Auftragsvorlaufes.

## Die Entwicklung des Exportes in der Yachtwerft

Im November 1951 wurde innerhalb der Abteilung Absatz eine besondere Arbeitsgruppe für den Vertrieb von Sportbooten im In- und Ausland gebildet. Dies ergab sich aus der Notwendigkeit, freiwerdende Kapazitäten in zunehmendem Maße für den Yacht- und Bootsbau zu nutzen und das Produktionsprogramm entsprechend den wachsenden Bedarfsforderungen zu ergänzen. Deshalb erfolgte die Beteiligung an ausländischen Messen in Stockholm, Helsinki, Paris, Posen, Moskau, Wien, Genf, Bratislava, bei denen Boote der Yachtwerft einem internationalen Publikum vorgestellt wurden. Ausstellungen in China und Ägypten folgten. Sehr bald waren erste Exporterfolge zu verzeichnen, die bewiesen, daß der internationale Markt für Sportboote aufnahmefähig ist. Ende der 50er Jahre wurde bereits in 23 Länder exportiert. Insgesamt gesehen war der Export ziemlichen Schwankungen unterworfen, die jedoch weniger auf rückläufigen Nachfragetendenzen als vielmehr auf die vorrangige Deckung des Inlandbedarfes zurückzuführen sind.

Der Rennbootsbau blieb jedoch weiter stark exportorientiert. Wichtigste Außenhandelspartner waren hierbei die Länder des ehemaligen RGW-Bereiches mit einem Anteil von ca. 88 %. Der Anteil der Bundesrepublik belief sich auf ca. 6 %, wobei erst im Jahr 1981 mit der Ausfuhr von Rennbooten begonnen wurde.

Selbst traditionelle Bootsbauländer wie Schweden, Niederlande, Frankreich und Belgien sowie in Übersee bezogen Rennboote der Yachtwerft. Zweifellos waren die internationalen Erfolge der ehemaligen DDR-Ruder-Nationalmannschaften und die ausgezeichnete Qualitätsarbeit ein gutes Verkaufsargument.

Die Produktion von Schiffen und Gebrauchsbooten für ausländische Auftraggeber begann bereits im Jahre 1947 mit der Fertigung von Fischkuttern für die UdSSR, zunächst auf Reparaturbasis, ab 1953 auf Grundlage eines Handelsabkommens.

Der Gesamtumfang betrug die beachtliche Zahl von 194 Fischkuttern in Komposit- und Stahlkörperausführung bis zum Jahre 1955. Motorbarkassen und Motorboote, ausschließlich für den RGW-Bereich, wiesen einen beträchtlichen Anteil auf. Motoryachten wurden in die BRD und Niederlande geliefert. Einen beachtlichen Exporterfolg erzielte die Yachtwerft mit der Lieferung von 7 Feuerlöschbooten nach Ägypten und Polen sowie von 26 Schubschiffen, darunter 13 für die BRD. Ergänzt wurde dies durch gleichzeitige Lieferung von 60 Schubprahmen für Reeder der BRD. Aus der laufenden Serie der Binnenfahrgastschiffe Typ III wurden in den 80er Jahren insgesamt 13 Objekte an Auftraggeber der CSFR übergeben.

## Der Zeitabschnitt 1981 - 1990

Auch dieser Abschnitt ist geprägt von einer kontinuierlichen Weiterentwicklung der Werft auf allen Gebieten. Vornehmlich ging es um die Erweiterung der Werftanlagen und den Ersatz veralteter Werkstattausrüstungen.

Eine komplizierte und kostenintensive Maßnahme war die staatlich angeordnete Ablösung von Heizöl für die Wärmeversorgung im Werkteil III und die Beteiligung an der Errichtung eines Fernwärmeleistungswerkes auf Braunkohlenbasis im Stadtteil Friedrichshagen. Es gelang nur unter großen Anstrengungen der beteiligten Mitarbeiter und erheblicher materieller und finanzieller Mittel der Werft, diese Vorhaben in den Jahren 1983/84 zu realisieren. Die jährlichen staatlichen Planaufgaben enthielten u. a. auch Festlegungen zur Herstellung von Erzeugnissen für den unmittelbaren Bevölkerungsbedarf, die sogenannten "Konsumgüter".

Zwischen dem Betriebsgelände des Werkteiles I und des Werkteiles VII lag das bebaute Gelände des Segelsportclubs "Brise". Die Yachtwerft war seit Jahren bestrebt, dieses Gelände für betriebliche Zwecke zu nutzen und die räumliche Trennung beider Werkteile zu überwinden. Es ging der Werft um die Errichtung einer großflächigen Produktionshalle für die Malerei und Beizeerei, da die alten Werkstätten den erhöhten technischen Anforderungen nicht mehr gewachsen waren. Zunächst wurde einvernehmlich mit der Leitung der SG "Brise" und den zuständigen Kommunalbehörden Übereinstimmung über die Räumung des Geländes erzielt unter der Bedingung der Bereitstellung eines gleichwertigen Ersatzgrundstückes. Der Stadtbezirk Köpenick stellte ein solches Grundstück zur Verfügung. Die Yachtwerft finanzierte den Wiederaufbau aller Gebäude und Einrichtungen auf dem neuen Grundstück und die Beräumung des alten Geländes. Im Jahr 1990 wurde das gesamte Vorhaben mit dem Bau der Halle 25 in den Abmessungen 48 x 24 m abgeschlossen.

In den folgenden Ausführungen werden die Produktionsprogramme der einzelnen Erzeugnislinien behandelt. Tragende Sortimente im Schiffsneubau bildete die Weiterführung der Bauserien "Binnenfahrgastschiff" bis 1990 mit 35 Objekten und Schubboot 103 kW bis 1990 mit 56 Objekten.

Der Standardtyp des Bifa III nach Projekt-Nr. 1111.01 wurde bis zu den Bau-Nr. 31 sowie der Bau-Nr. 33 unverändert produziert. Die Bau-Nr. 32 für das Interhotel "Metropol" wurde als Luxusfahrgastschiff mit hohem Ausstattungs niveau geliefert. Für den Einsatz in Haff- und Boddengewässern war die Bau-Nr. 34 projektiert. Nachdem in der ehemaligen DDR bis 1982 insgesamt 34 Fahrgastschiffe des Typs III in fast allen Bezirken zum Einsatz kamen, regte sich auch das Interesse der benachbarten CSFR an diesem Fahrgastschiffstyp. Da die vorgesehenen Einsatzgebiete denen der ehemaligen DDR entsprachen, konnte das Grundprojekt vollständig übernommen werden.

Nach Auftragserteilung konnte die Werft zu guten Konditionen in den Jahren 1983 - 1984 aufeinanderfolgend insgesamt 3 Fahrgastschiffe liefern, davon die Bau-Nr. 35 als Luxusfahrgastschiff für Repräsentationszwecke der Stadt Prag.

Eine Veränderung des Schiffskörpers durch Verlängerung um 3,50 m wurde ab Bau-Nr. 39 unter der Projekt-Nr. 1111.41 durchgeführt. Durch die Verlängerung des Schiffskörpers konnte die Anzahl der Sitzplätze unter Deck um 24 und über Deck um 16 erhöht werden. Das Platzangebot belief sich dadurch auf 164 gegenüber 124 der Standardausführung. Da die Antriebsanlage und die übrigen technischen Parameter unverändert blieben, mit Ausnahme des Dieselgeneratorsatzes, verbesserte sich die Wirtschaftlichkeit des verlängerten Schiffstyps erheblich. Für Interhotels wurden Luxusausführungen gefertigt. Das Fahrgastschiffprogramm wurde 1988 mit der Lieferung der Bau-Nr. 58 für die CSFR abgeschlossen. Insgesamt wurden 13 Schiffe teilweise auf großen Strecken, bis zu 850 km, über Land zum künftigen Einsatzort transportiert.

Ein besonders langfristiges Bauprogramm war die Fertigung von Schubbooten 103 kW. Nachdem bis Ende 1980 bereits 15 Objekte ausgeliefert wurden, folgten ab 1981 noch weitere 56 Boote. Von den insgesamt 71 Booten erhielt die Binnenreederei wiederum 17 Objekte, so daß sich ihr Bestand an den von der Yachtwerft gelieferten Schubbugsierern auf 23 erhöhte. Dem Wasserstraßenbau wurden 11 Objekte zugeführt. Weitere 5 Schubbugsierer erhielt 1989/90 die CSFR. Mit dieser Lieferung wurde das langfristige Bauprogramm abgeschlossen.

Anknüpfend an die in der Yachtwerft vorliegenden Erfahrungen bei der Projektierung und Fertigung kleiner und mittlerer Feuerlöschboote erging 1978 der Auftrag zur Projektierung eines größeren, leistungsfähigeren Feuerlöschbootes für die Ostseehäfen und Küstengewässer der ehemaligen DDR.

Unter der Projekt-Nr. 1320 entwickelte die Werft den Typ "FLB 40" und erfüllte dabei alle vom Auftraggeber in der "Technischen Aufgabenstellung" vorgegebenen Leistungsparameter. Der Bau der Objekte stellte die Werft vor komplizierte Probleme, wie u. a. die Überführung zur Ostseeküste wegen der maximalen Brückendurchfahrtshöhe von 3,90 m, dem Tiefgang des Schiffes bei zeitweilig zu geringen Wassertiefen der Oder, Absolvierung des Erprobungsprogrammes auf den Berliner Gewässern, Durchführung der Endmontage auf einer Baustelle der Volkswerft Stralsund, See-Erprobung und technische Abnahmeerprobung in den Küstengewässern unter Einsatzbedingungen.

Mit seinen Bauabmessungen, 40 m Länge, 7,46 m Breite und 9,30 m Höhe, Verdrängung 270 t, ist es das größte in der Yachtwerft hergestellte Schiffsobjekt. Eine technologische Besonderheit, bedingt durch die niedrige Brückendurchfahrtshöhe, ist die Demontagemöglichkeit aller Aufbauten ab Oberkante Deckshaus. Die Erprobung in den Berliner Gewässern erfolgte mit montierten Aufbauten. Zur Überführung wurden sie demontiert und auf der Endbaustelle erneut montiert. Der Transport des komplett ausgerüsteten Schiffskörpers sowie der Aufbauten nach Stralsund wurde mit einem Schubverband durchgeführt. Im Zeitraum 1981 - 1983 kam jährlich 1 Feuerlöschboot zur Auslieferung.

Den Anschluß bildete ein neues Bauprogramm mit Kanalschubschiffen 220 kW, Typ KSS 24. Wie zuvor an anderer Stelle bereits erwähnt, hatte die Binnenreederei Anfang bis Mitte der 60er Jahre eine größere Anzahl, 60 Stück, Kanalschubschiffe mit Z-Antrieb (Leistung ca. 160 kW) in Dienst gestellt. Im Hinblick auf die erreichten Einsatzjahre und die geplante Aussonderung war dieser Schiffstyp durch eine Neubauserie zu ersetzen. Die technische Aufgabenstellung enthielt die Forderung nach einer leistungstärkeren Hauptantriebsanlage und damit Erhöhung der Schubleistung auf 1.700 t. In der Konstruktionsphase stellten sich komplizierte Probleme heraus, die u. a. den zulässigen Schallpegel, die Schwingungsfrequenzen des Schiffskörpers sowie die Funktionssicherheit einiger Baugruppen betraf. Im Bau-prozeß, später auch durch gewisse Nachbesserungen, konnten die Schwierigkeiten behoben werden. In seiner endgültigen Ausführung entspricht das Kanalschubschiff Typ 220 kW allen Anforderungen des Auftraggebers und den Klassifikationsvorschriften. Die Bauserie von 34 Objekten wurde von 1981 - 1986 an die Binnenreederei ausgeliefert.



Der Forderung der Wasserschutzpolizei nach einem leistungsstärkeren und schnelleren Kontrollboot 12 m wurde mit dem Typ KB 12-2, Projekt-Nr. 1108, entsprochen. In den Jahren 1984 - 1986 wurden 28 Objekte produziert, davon konnten 2 Objekte 1984 in die CSFR zum Einsatz auf der Donau exportiert werden.

Eine wohl der schwierigsten Aufgaben, neben dem bereits erwähnten Feuerlöschboot 40 m, übernahm die Werft mit der Projektierung von Reedeschleppern für die Volksmarine der ehemaligen DDR. In der technischen Aufgabenstellung war u. a. vorgegeben, ein Fahrzeug zu entwickeln, das als Kopf- und Heckschlepper zum Bugieren von Schiffen im Hafen- und Reedebereich und zum Schleppen von kleinen Schiffen als Einzelschlepper oder im Kollektiv geeignet ist. Gleichzeitig soll er als Hilfseisbrecher zur Brandbekämpfung, für Bergungs- und Taucherarbeiten sowie zur Personenbeförderung eingesetzt werden können. Als Antriebsleistung waren 530 kW vorgesehen. Das Einsatzgebiet umfaßte die gesamte Ostsee. Aufgrund der speziellen Aufgabenstellung ergaben sich folgende Parameter:

Länge u. a. 30,87 m, Breite u. a. 8,77 m, größter Tiefgang 2,75 m, Seitenhöhe 3,57 m, Verdrängung 286,0 t.

Unter der Projekt-Nr. 1381 entwickelte und konstruierte die Werft 1988 einen Reedeschlepper mit obigen Parametern und erfüllte damit alle Forderungen des Auftraggebers. Der Bau einer Serie von 6 Objekten begann 1988. Es stellte sich erneut das technologische Problem der Überführung zur Ostseeküste, wie bereits beim Feuerlöschboot 40 m beschrieben. Neben der Anwendung einer besonderen Montagetechnologie galt es auch, eine optimale Transportlösung zu finden. Die Konstrukteure entschieden sich für einen Spezialponton. Dabei handelt es sich um einen stählernen, mit Wasser gefüllten Schwimmkörper, der mit dem Heck des Schleppers verbunden wird. Zusätzlich zu ihren Planvorhaben übernahm ein Team von Schiffbauern den Bau des Antriebspontons. Schon nach den ersten drei Schleppertransporten konnten im Vergleich zur sonst erforderlichen Demontage der Schiffe für den Transport die Kosten erheblich gesenkt werden. In den Jahren 1989 und 1990 wurden jeweils 2 Reedeschlepper fertiggestellt.

Das Schiffsneubauprogramm fand mit der Fertigung der obigen Objekte seinen Abschluß. Über neue Bauvorhaben ist in Fortschreibung der Betriebsgeschichte zu berichten.

Einige interessante Neu- und Weiterentwicklungen hatte der Plastebootsbau der Werft aufzuweisen.

Es handelte sich dabei um die 12 m<sup>2</sup> Segeljolle "Yoxy", den 20,5 m<sup>2</sup> Fahrtenkreuzer "Ypton", in Kielboot- bzw. Kielachwertausführung, den 15 m<sup>2</sup> Jollenkreuzer "Greif", die Motorjolle "Ibis III" und das Vorderkajütboot "Skoa". Weitere Bootstypen wie die Ruderjolle "Anka" und das Outbord-Motorboot "Merlin" wurden im Zuge der technischen Weiterentwicklung in ihren Gebrauchswerteigenschaften verbessert.

Im Zeitabschnitt von 1981 - 1990 wurden im Betriebsteil Berlin ausgeliefert: 90 Schubschiffe, 35 Binnenfahrgastschiffe, 28 Kontrollboote 12 m, 4 Reedeschlepper, 3 Feuerlöschboote "Küste", 7 Motorbarkassen und 1 Überführungsponton.

Das Gesamtaufkommen an Plastesportbooten seit Produktionsbeginn beträgt bis zum Jahre 1990

davon 1975 - 1990

Ruderjolle "Anka"	47.920 Stck.		25.997 Stck.
Segeljolle "Ixylon"	5.100 "		4.637 "
Segeljolle "Yoxy"	325 "		325 "
Segeljolle "Hecht"	50 "		-
Segeljolle "Finn-Dingi"	1.078 "		448 "
Segeljolle "Optimist"	6 "	*)	-
Kielkreuzer "Raya"	30 "		-
Jollenkreuzer "Greif"	213 "		213 "
Fahrtenkreuzer "Ypton"	150 "	**)	150 "
Brettsegler "Yptron"	100 "		100 "
Motorboot "Hecht"	1.320 "		-
Motorboot "Merlin"	1.335 "		878 "
Motorboot "Ibis"	8.115 "		6.947 "
Motorboot "Milan"	77 "		-
Vorderkajütboot "Skoa"	71 "		71 "
	<u>65.890 Stck.</u>		<u>39.766 Stck.</u>
	=====		=====

\*) Entwicklungsmuster, Oberleitung der Serienproduktion in die Bootswerft Grünheide

\*\*\*) ausgezeichnet mit Goldmedaille der "Leipziger Messe"

Ab 1986 änderten sich die Sortimentsanteile infolge Verminderung der Ruderjollen beträchtlich zugunsten der Motorboote. Mit dem Übergang zur Produktion von höherwertigen Sportbooten mit gestiegenen Gebrauchswerteigenschaften erhöhte sich vor allem der Nutzeffekt aus dem Einsatz kostenaufwendiger Grundmaterialien wie Glasseidengewebe und Polyesterharz.

Die Produktion der Ruderjolle "Anka" Typ I wurde 1982 und ab 1985 aufgrund zentraler Festlegungen an die Betriebe Schiffswerft Rechlin und Gießerei und Maschinenfabrik Torgelow übergeleitet. Der Typ "Anka II" wurde in verminderter Stückzahl weiter gefertigt.

Mit der dadurch freigewordenen Kapazität wurde die Produktionsaufnahme neuer, größerer Sportboote wie Jollenkreuzer, Fahrtenkreuzer und Vorderkajütboot abgesichert.

Nach der Produktionseinstellung des Finn-Dingi wurde die neu entwickelte Segeljolle in das Sortiment aufgenommen.

Bei dem von der Yachtwerft entwickelten Brettsegler "Yptron" wurde nur eine 0-Serie gefertigt. Die Serienproduktion wurde im Waggonbau Ammendorf aufgenommen.

Die Segeljolle Ixylon wurde in 2 Ausführungen hergestellt, und zwar als "Tourist für den Freizeitsport und als "Regatta" für den Leistungssport.

Das Motorboot "Ibis" wurde im Zuge der technischen Weiterentwicklung in den Varianten "I", "II" und "III" gefertigt.

In der vorstehenden Tabelle ist die Fertigung einer 12,50 m Barkasse in Vollplastbauweise in einem Umfang von 46 Objekten nicht enthalten, da der Innenausbau im Werkteil III erfolgte.

Beim Motorboot "Merlin" wurden 50 Stück als Cabinenvariante hergestellt.

In Ergänzung zur vorstehenden Übersicht ist festzustellen, daß

- a) die Sortimente in Abhängigkeit von den Bedarfsforderungen der Handelsbetriebe entwickelt wurden,
- b) zur vollständigen Materialausnutzung und Kapazitätsauslastung sowie zum Anlernen von Arbeitskräften eine große Anzahl von Einzelteilen und Ersatzteilen hergestellt wurde, wie z. B. Bojen verschiedener Abmessungen, Frontscheibenrahmen, Abdeckhauben für Heckmotore, Bootsstühle u. a.

Zusammenfassung des Produktionsaufkommens im Rennbootsbau im  
Zeitraum 1958 - 1990

	<u>1958 - 1990</u>
<u>Rennruderboote</u>	
Massivbauweise	1.439 Stck.
Schalenbauweise	2.953 "
Kompositbauweise	8.434 "
Vollplastbauweise	3 "
<u>Gigs</u>	776 "
<u>GFP-D 1</u>	2.028 "
Summe Rennruderboote	15.633 Stck.
Summe Kanus	5.170 Stck.
Rennruderbootsbau gesamt	20.803 Stck.

Produktionsaufkommen an Kajaks und Canadiern 1956 - 1990

K I	Schalenbau	1.478 Stck.
	Vollplast	903 "
K II	Schalenbau	944 "
	Vollplast	538 "
K IV	Schalenbau	363 "
	Vollplast	91 "
RC I	Schalenbau	458 "
C I	Vollplast	85 "
RC II	Schalenbau	278 "
C II	Vollplast	30 "
RCM	Schalenbau	22 "
		<u>5.170 Stck.</u>
		=====

darunter: Schalenbau 1956 - 1976 3.543 Stck.  
Vollplast ab 1975 bei Kajaks 1.627 Stck.  
ab 1983 bei Canadiern

**Produktionsaufkommen B- und C-Gigboots 1956 - 1983 \*)**

B-Gig D 2	2	Stck.
B-Gig D 2 m	2	"
B-Gig D 4 m	3	"
B-Gig R 8	2	"
C-Gig D 1	259	"
C-Gig 2 K	28	"
C-Gig D 2	148	"
C-Gig 4 K	162	"
C-Gig D 4	150	"
C-Gig R 8	10	"
Plast-C-Gig D 4	10	"
	<u>776</u>	Stck.
	=====	

\*) Fertigung wurde Ende 1983 abgeschlossen

**Sportbootsprogramm  
Segelboote, Segelyachten**

- Segeljollen

- "Küken" 5 m<sup>2</sup>, "Butt" 4 m<sup>2</sup>, "Optimist" 3,5 m<sup>2</sup>,  
"Cadet" 7,5 m<sup>2</sup>, "Pirat" 10 m<sup>2</sup>, "Finn-Dingi" 10 m<sup>2</sup>  
"Olympiajolle" 10 m<sup>2</sup>, "Schwalbe" 10 m<sup>2</sup>/  
"Berlin-Schwalbe" 10 m<sup>2</sup>, "Wanderjolle" 10 m<sup>2</sup>,  
"Yoxy" 12 m<sup>2</sup>, "Ixylon" 12,5 m<sup>2</sup>, "Wanderjolle" 15 m<sup>2</sup>,  
"Küstenjolle" 22 m<sup>2</sup>, "Flying Dutchman"

- Jollenkreuzer

- Einheitsjollenkreuzer 20 m<sup>2</sup>, Jollenkreuzer 15 m<sup>2</sup>,  
Greif 15 m<sup>2</sup>, Jollenkreuzer 20 m<sup>2</sup>, Jollenkreuzer 30 m<sup>2</sup>

- Segelyachten

- Seefahrtskreuzer 30 m<sup>2</sup>, Küstenkreuzer "Monsoon",  
7 CR-Kreuzeryacht, 10 KR-Kreuzeryacht 80 m<sup>2</sup> "Hirondelle"  
Kreuzeryacht "Nordstern" 27,4 m<sup>2</sup>, Leichtdisplacement-  
Kreuzer Kl. V RORC-JOG 21 m<sup>2</sup>, Kielkreuzer "Raya" 20 m<sup>2</sup>,  
Kielkreuzer 22 ft., Kielkreuzer "Ypton" 21 m<sup>2</sup>,  
Tourenyacht "Immer bereit",  
Balance-Segler "Yptron"

**Motorboote, Motoryachten**

- Motorboote

- Lipsi, Spree, Milan 4,8 m, Möwe, Zander, MD 8, Ibis I, Ibis  
II, Ibis III, Merlin I, Merlin II, Cab-Merlin

...

- Wellenbinder  
Forelle (2- und 4-sitzig), Skalar, Stint, Hecht, Albatros, Zander, Taifun, Seeadler, Kranich, Pinguin, Samba Seefalke, Mambo, Pelikan, Bussard, Sperber, Sport, Sturmvo- gel
- Schnellboote  
Autoboot 5,6 m, Hai 6,0 m (mit verschiedenen Antriebsvarian- ten) Doppelpflicht-Schnellboot 6 m, Wasserskiboot "Slalom", Tourenboot E 1/Outbord
- Motorrennboote  
Rennboot 250 kg, Rennboot 400 kg, Zweipunkt-Rennboot "Patri- ot", Dreipunkt-Rennboot/"Berliner Bär"
- Vorderkajütboote  
Vkb 6,4 m "Nixe", Vkb 6,5 m "Condor", Vkb 7,5 m "Baltik I", "Baltik II", "Baltik III", Vkb 7,6 "Skoa", Vkb 6,4 "Do- nau-Aquamatik", Vkb 7,0 m "Condor", Vkb 8,0 m "Condor", Vkb 6,0 m "Donau", Vkb 7,5 m "Baltic I", Vkb 7,5 m "Baltic II", Vkb 7,5 m "Baltic III", Vkb 6,0 m "Skoa", Vkb 8,3 m, Vkb 8,5 m "Möwe", Vkb 11,5 m "Bärchen u. a.", Vkb Reisemotoryachten 20 m

#### **Ruderboote, Paddelboote, Mehrzweckboote, Gebrauchsboote**

Ruderboot 3,75 m, Ruderjolle 4 m, Ruderdingi 3 m, Ruderjolle "Anka", GFP-Ruderjolle 4,45 m, Ruderjolle "Hecht", Paddelboot 4,5 m, Paddelboot-Zweier, 2er Scharpie-Paddelboot, 2er Wander- kajak, Wandercanadier, Canadier 5 m, Mehrzweckjolle "Hecht", Mehrzweckboot "Punt", Hausboot, Startboot, Arbeitsboot, Kata- strophen-Einsatzboot 6,4 m, Typ "SMK-Boot" mit Z-Antrieb, Ret- tungsboot (ohne Motor) 4,5 m, Riemenkutter ZK 10, Riemen-Sege- lkutter 5,5 m, Riemen-Sege!kutter 7,5 m, Riemenkutter K 6

#### **Rennruderboote, Rennkajaks, Renncanadier Rennruderboote**

D 1, R 2, D 2, R 4, D 4, R 8, R 4

#### **C-Gigboote**

D 1, D 2, R 4, D 4

#### **Kajaks**

K I, K II, K IV

**Canadier**

C I, C II, MC

**Bemerkungen**

1960 - 1974 Fertigung in Holzbauweise  
(Massiv- und Schalenbauweise)  
ab 1972 Fertigung in Kompositbauweise  
ab 1976 Kajaks in Plastbauweise  
Olympia-Flotten in Sonderbauweise

**Sonstige Leistungen (Betriebsteil Berlin)**

- Reparaturen und Umbauten
  - . Garantie- und Kundendienstreparaturen
  - . Havarie reparaturen
  - . vorbeugende und Hauptinstandsetzungen an den Fahrzeugen der Wasserschutzpolizei und weiteren Kontroll-, Aufsichts- und Sicherheitsbehörden
  - . Binnenfeuerlöschbooten
  - . Fahrgastschiffen
  - . Umbauten und Modernisierungen an
    - Küstenschutzbooten
    - Zollbooten
    - Minenräumbooten
    - Kanalschubschiffen
  
- Verzinkungsleistungen und Ankerbau \*)
  - . Feuerverzinkungsleistungen, jährlich durchschn. 5.000 t
  - . Umsteckanker 3 - 15,0 kg
  - . Leichtanker 5 - 17,5 kg
  - . Vierflunken-Anker 50,0 75,0 und 100,0 kg
  - . Pflugschar-Anker 16,5 kg
  - . Stockanker 15,0 - 40,0 kg
  - . Suchanker 45,0 kg

\*) Produktionssortiment des Betriebsteiles "Verzinkerei" vom 01.01.1970 - 30.06.1990 (vormals Hoffmann-Werft KG, Berlin-Köpenick) ab 01.01.1990 reprivatisiert.

## Sortiment der Konsumgüterproduktion im Betriebsteil Berlin

### Werkteil I

- Schneefanggitter ) für Wohnungsbaubetriebe
- Laufbrettstützen ) und Eisenwarenfachhandel
- Steigseisen )

### Werkteil II

- Anker- bzw. Fahrwasserbojen aus GFP in versch. Abmessungen
- Bootsstühle aus GFP
- Abdeckhauben aus GFP für Heckmotor "Forelle"
- Windschutzscheibenrahmen aus GFP für Motorboot "Ibis"

### Werkteil III

- Anbaumöbel
- Kleider-, Wäsche- und Junggesellenschränke
- Blumenständer, Blumenbänke, Blumenhocker aus verschiedenen Materialien und in mehreren Abmessungen
- Aquarienschränke in verschiedenen Größen
- Anrichte bzw. Flurgarderobe
- Teewagen
- Couch mit Seitenschränken
- Couchtische
- Kachelstische in verschiedenen Größen
- Klappstühle
- Hocker verschiedener Ausführungen
- Wäschetrockner
- Kohlenkästen
- Bootsböcke
- Doppelfenster
- Kellerfenster
- Schatulle für Plattenspieler
- Sportfloß

### Werkteil VII

- Drahtformteile für Haushalt-Kühlschrank HKG 320



Mit dieser Leistungsbilanz konnte die Yachtwerft alle ihr Übertragenen volkswirtschaftlichen Aufgaben erfolgreich erfüllen. Die jahrzehntelangen Bemühungen der Werft, verbunden mit dem Streben nach einer hohen Qualität ihrer Erzeugnisse fanden ihre Würdigung mit der Verleihung des Titels "Betrieb der ausgezeichneten Qualitätsarbeit" im Jahre 1984 durch das zuständige Organ des Ministerrates der ehemaligen DDR. Dieser Ehrentitel konnte in den Folgejahren mehrmals verteidigt werden.

Eine entscheidende Wende in der Betriebsgeschichte trat am 21.06.1990 mit der Umwandlung des bisherigen VEB in die Yachtwerft Berlin GmbH ein. Zuvor war der Austritt aus dem bisherigen Kombinat Schiffbau Rostock bereits vollzogen.

In Vorbereitung der Wirtschafts-, Währungs- und Sozialunion am 01.07.1990 sind aus der Abschlußbilanz des VEB Yachtwerft Berlin die eigenständigen Firmen

- Yachtwert Berlin GmbH
- Oderwerft Eisenhüttenstadt GmbH (ehemaliger Betriebsteil Eisenhüttenstadt)
- Hoffmann-Werft GmbH (ehemaliger Bereich Feuerverzinkung/Ankerbau)

hervorgegangen.

Damit beinhaltet die Yachtwerft Berlin GmbH die ursprünglichen klassischen Erzeugnislinien Schiffbau, Yachtbau und Bootsbau im Territorium der deutschen Hauptstadt. Aufgrund der unterschiedlichen Produkte, deren erforderliche Vermarktung und die differenzierten Technologien, wurden in der Umstrukturierungsphase im 2. Halbjahr 1990 die bisherigen Erzeugnislinien in die

- WBG Werft Berlin GmbH
- YBG Yacht Berlin GmbH
- BBG Bootsbau Berlin GmbH

umfirmiert.

In Ergänzung dieser Produktionsunternehmen wurde unter Nutzung der Standortvorteile im März 1990 die

Berliner Wassersport- und Service GmbH

als touristisches Tochterunternehmen in den Firmenverbund Yachtwerft Berlin GmbH integriert.

Ein traditionereiches Unternehmen stellt sich nunmehr mit einem neuen Firmenkonzepnt unter dem Motto "Yachtwerft Berlin GmbH ... mit besten Verbindungen zum Wasser" den Herausforderungen der Zukunft.

**Ausgewählte Leistungen in der Erzeugnientwicklung  
von 1947 - 1990**

Die Entwicklung und Konstruktion erfolgte im werfteigenen Projektierungs- und Konstruktionsbüro

- 1947 - 1952      Wiederbeginn der Schiffbauproduktion mit dem Bau einer Großserie von 152 Kompositfischkuttern 17 m für die UdSSR
- 1950/1952      Entwicklung und Bau von 18 Küstenschutzbooten vom Typ "Seekutter"
- 1962            2 Reisedoryachten 20 m für Binnengewässer
- 1953            3 Bugsierschlepper 11 m
- 1953 - 1955      Bau einer Serie von 42 Stahlfischkuttern 18 m
- 1954 - 1956      24 Reedeschutzboote Typ "Delphin" und "Thümmler"
- 1955 - 1957      Minenräumboot "Schwalbe" 42 Objekte
- 1956 - 1957      Für den Wasserrettungsdienst werden 11 moderne Motorrettungsboote 10 m und 15 m gefertigt
- 1956 - 1958      12 Motorbarkassen MB 12
- 1957            Wiederbeginn der Fahrgastschiffproduktion erste Binnenfahrgastschiffe 29 m 4 Stück
- 1957 - 1958      24 Schwimm tanks für die Treibstoffversorgung auf See
- 1958            Aufnahme der Produktion von Küstenfeuerlöschbooten - insgesamt 5 Objekte
- 1958            4 Torpedofangboote Typ "Sperber"
- 1958 - 1959      Für die Stromaufsicht auf den Binnenwasserstraßen werden 34 Strommeisterboote der Typen "Berlin" und "Barsch" gefertigt.
- 1958 - 1966      20 Hebezyylinder für den Bergungsdienst
- 1959            Produktion von 5 dieselelektrischen Binnenfahrgastschiffen der Berliner Stadtbezirkssklasse

- 1959 - 1964 Taktfertigung von 54 Saugspülbaggern Typ "Berlin" für Meliorationsbetriebe
- 1959 - 1966 Produktion von 38 Eimerkettenbaggern Typ I u. II
- 1960 - 1961 26 Zollboote Typ I und II
- 1961 - 1973 werden 66 Schleppboote der Typen "Elbe", "Warnow", "Dahme" und "Breitling" hergestellt
- 1961 - 1968 Produktion von 40 Motorbarkassen MB 13/I und MB 13/II
- 1962 Export von 3 Küstenfeuerlöschbooten Typ "Ibis" nach Ägypten
- 1962 - 1963 Bau von 5 Seebrückenfahrgastschiffen für die mecklenburgische Ostseeküste
- 1963 Für Wasserwirtschafts- und Meliorationsbaubetriebe wird eine Serie von 51 Schilfschneidebooten Typ "Erpel" hergestellt
- 1964 - 1965 6 Binnenfahrgastschiffe 250 Pers. Typ "Berlin"
- 1965 - 1986 Großserie von 124 Kontrollbooten der Typen "KB 12", "KB 23", "TB 23" in verschiedenen Bauausführungen
- 1966 - 1968 Serienbau von 24 Leichttorpedoschnellbooten Typ 68.200
- 1966 - 1968 Die Eisbrecherflotte der Oder und Märkischen Wasserstraßen erhält 5 moderne Binneneisbrecher 700 PS der "Bison"-Klasse
- 1966 - 1973 werden für die Deutsche Binnenreederei Berlin und den Export 63 Stromschubschiffe in 4 verschiedenen Bauausführungen geliefert
- 1970 werden 40 Krautschneideboote für Binnengewässer hergestellt
- 1970 - 1990 Zur technologischen Ergänzung der Stromschubflotte im Inland und für den Export wird eine Serie von 27 Schubbüglerern 73 kW und 71 Schubbüglerern 103 kW gebaut.

- 1971 - 1977 Zwecks Sicherung der Staatsgrenzen werden 34 Grenzsicherungsboote der Typen "GSB 12" und "GSB 23" hergestellt.
- 1972 Für die Elbebinnenhöfen werden 3 Flußschlepper gefertigt.
- 1973 Bau von 6 Binnenfeuerlöschbooten Typ "FLB 23"
- 1974 Bau des Luxusfahrgastschiffes für die Berliner Gewässer Typ "Köbis"
- 1976 - 1979 Serienfertigung von 70 Motorbarkassen Typ "MBK 13" in verschiedenen dem jeweiligen Einsatzzweck entsprechenden Bauausführungen
- 1976 - 1979 Erstmalige Serienfertigung von 41 Ausbildungs-, Kontroll- und Aufsichtsbooten 14 m in Vollplastbauweise und verschiedenen Antriebsvarianten der Typen "MAB 12" und "SAB 12"
- 1977 - 1988 Großserienfertigung von 58 Binnenfahrgastschiffen Typ III in Standard- und Luxusausführung für Inland und Export
- 1981 - 1983 Bau von 3 Küstenfeuerlöschkreuzern 40 m
- 1983 - 1984 Für die Deutsche Binnenreederei wird eine Serie von 34 Kanalschubschiffen 220 kW gefertigt.
- 1988 - 1990 erfolgte der Bau von 6 Reedeschleppern
- 1990 Produktionsbeginn einer neuen Serie von Binnenfahrgastschiffen Typ IV
- 1990 Bau einer schwimmenden Wassersport- und Servicestation

**Ausgewählte technische, organisatorische und Investitionsmaßnahmen**

- 1950      Einrichtung eines werkeigenen Fuhrparks im Werk II
- 1952      Neubau Verwaltungsgebäude Werk I
- 1953/54    Neubau Speisesaal Werk I und Werk III
- 1958      Einsatz einer mechanischen Schiffbaupresse
- 1963/64    Einsatz mechanischer- und elektrischer Hartwerkzeuge  
          . Schleifen mit Kunststoffscheiben  
          . Fugen mit Kantenhobler
- 1963/64    Einführung der Brennscheidtechnik  
          . mechanisch gesteuert
- 1988      . optisch gesteuert
- 1988      . Plasmabrennen
- 1965      Garagen-Neubau Werk III
- 1965      Anwendung der einseitigen UP-Schweißung beim Bau von Stromschubschiffen
- 1966/67    Erneuerung der Slipanlage mit umsetzbarem Slipge-  
          spann Werk I  
          . 160 Mp mit Spurweite 2,08 m  
          . 200 Mp mit Spurweite 4,16 m  
          Baulänge max. 40,0 m  
          Baubreite max. 8,2 m
- 1967/72    Montage einer Schweiß-Gesamtringleitung in den  
          Schiffbauhallen und der Wasserausrüstungshalle (Steg-  
          Überdachung) Werk I
- 1968/69    Einführung der WIG- und MIG-Schweißtechnik
- 1970      Neubau der Halle 8 für den Maschinenbau Werk I
- 1971      Bekranung Stahlager Werk II mit Brückenkran 8 t
- 1971      Neubau einer Halle für den GFP-Bootsbau Werk II
- 1972      Neueinrichtung einer Produktionshalle im Werk III
- 1972      Neubau Farbenlager Werk II

- 1975/76    Neubau der Schiffbauhalle 5 für den Sektionsbau  
Werk I
- 1975/76    Rekonstruktion der Halle 5 Werk III
- 1976/78    Bau des Ferienobjektes am Krossinsee
- 1978        Umbau und Modernisierung der Küche Werk I
- 1977/80    Durch den Neubau der  
  . Schiffbauhalle 5 mit 2 x 5 Mp-Bekranung und der  
  . Schiffbauhalle 2/3 mit 2 x 8 Mp-Bekranung mit  
  9,5 m Hubhöhe sowie  
  . Einsatz eines Quertransportwagens mit 40 Mp Trag-  
  fähigkeit  
Übergang zur Takt- und Sektionsfertigung auf spezi-  
ell dafür eingerichteten Bauplätzen (Flächensektion-  
en, Volumensektionen, Montage der Volumensektionen)
- 1978/79    Neubau Halle 7 für den Ratiomittelbau und die Haupt-  
mechanik im Werk VII
- 1978/81    Einsatz von Mehrstellen-Schweißgleichrichtern für  
die E-Schweißung in den Schiffbauhallen sowie der  
Stegüberdachung
- 1978        Bau von werfteiligen Tankprahnen für die Kraftstoff-  
lagerung und die Betankung von Schiffsobjekten
- 1979        Montage einer elektro-hydraulischen Slipwinde 8 Mp
- 1979/80    Neubau Schiffbauhalle 2/3 Werk I
- 1980        Aufstockung Gebäude 15 Werk I
- 1981        Neubau Wasserausrüstungshalle Werk I
- 1981        Einsatz einer Rohrbiegemaschine XOT 40
- 1983        Einsatz einer NC-Drehmaschine 1 K 62
- 1983        Umbau polytechnische Unterrichtsräume Werk III
- 1983/84    Energieträger-Umstellung Werk III

- 1985/86 Einführung der Farbhochdruckepritztechnik
- 1985 Montage einer zentralen Beheizungsanlage für Schiffsobjekte in der Wasserausrüstungshalle
- 1987 Neubau einer Produktionshalle für die Konsumgüterfertigung Werk VII
- 1988 Montage von Schiffskranen für die Ausrüstung für den Hellingbereich: 12,5 Mp, 22 m Ausladung  
für den Steg 2: 8,0 Mp, 18 m Ausladung
- 1988 Einsatz einer hydraulischen Schiffbaupresse 63 Mp
- 1990 Neubau einer Konservierungshalle (ehemals "Brise"-Gelände)  
Zur Sicherung dieses Vorhabens wurden umfangreiche Verlagerungsmaßnahmen einschließlich Ersatzinvestitionen durchgeführt.



## Quellenverzeichnis

### Literatur

- Manfred Breuer MS Spree Fahrgastschiffahrt zwischen  
Oder und Elbe  
Transpress-Verlag für Verkehrswesen,  
1985
- M.H. Bauer Claus Engelbrecht 70 Jahre  
"Die Yacht" Nr. 15/1931
- Chr. Voigt Vom Altberliner Segelsport
- B. U. Das schnellste Rennboot Deutschlands  
"Neues Deutschland" vom 30.08.1953
- Hans Mehr Vom Küstenschutzboot zum Raketenschiff  
Knut Schäfer Militärverlag der DDR, 1986  
Ulrich Israel
- Ernst Kostial Die Binnenschiffahrt der DDR  
Jahrbuch der Schiffahrt 1961  
transpress-Verlag für Verkehrswesen
- Dr. Günther Meyer 750 Jahre Berlin  
750 Jahre Schiffahrt und Schiffbau  
"Panorama" maritim" Heft 21/87
- Kerstan Anka kann sich sehen lassen  
"Der Neuerer" Verlag die Wirtschaft  
Heft 4/77
- H.-Georg Rieschke Erinnerungen an die Anfangsjahre des be-  
waffneten Schutzes der DDR zur See "Pan-  
orama maritim" Nr. 24/89

### Presseveröffentlichungen

- Roland Lindner "Tribüne" Nr. 113 vom 11.06.1987
- Michael Heinrich 40 Jahre Yachtwerft/International  
erfolgreicher Hersteller von Sportbooten  
"Segelsport" 5/89

Lutz Pretzsch	B wie Berlin und Bootsbau, "Trommel"-Schülerzeitung 8/79
Werftzeitung	Die Yacht im Scheinwerferlicht
ADN	"Tribüne" vom 11.07.1989
ADN	"Neues Deutschland" vom 12.10.1989
Dirk Banse	"BZ" Nr. 286 vom 03./04.12.1988
Heiner Pachmann	"BZ" Nr. 239 vom 11.10.1989
Anja Müller	"BZ" vom 28.12.1989
Johann von der Borch	Prahm oder Leichter "BZ" 1986

#### Archive

Stadtarchiv Berlin, Stadtarchiv Köpenick, Werftarchiv Yachtwerft Berlin, Schiffahrtsmuseum Rostock, Schiffahrtsmuseum Oderberg (Mark)

#### Schriftliche Aufzeichnungen stellen zur Verfügung:

Dieter Diemer, Werner Kurtz, Joachim Stock, Harry Dirschauer, Georg Kilian, Rudolf Rüdinger, Margitta Beer

#### Schriftliche Erinnerungen von ehemaligen Mitarbeitern:

Herrmann Wenzel, Willi Plinder, Willi Müller, Kurt Jäkel, Hans Bergemann, Paul Münster, Kurt Möhr, Willi Krämer, Bruno Braatz, Bruno Schlereth

#### Sachbezogene Auskünfte erteilten:

Horst Hildebrand, Heinz Krüger, Adolf Ignaszwecki, Manfred Frach, Ferdinand Kother, Herbert Paschke, Werner Krakau, Gerhard Kuring, Dieter Scholz, Utz Ristel, Karl Kohlmann, Werner König, Manfred Schütt, Joachim Langanke, Arnulf Lembke

## Bildquellen

### Fotoarchiv der Werft

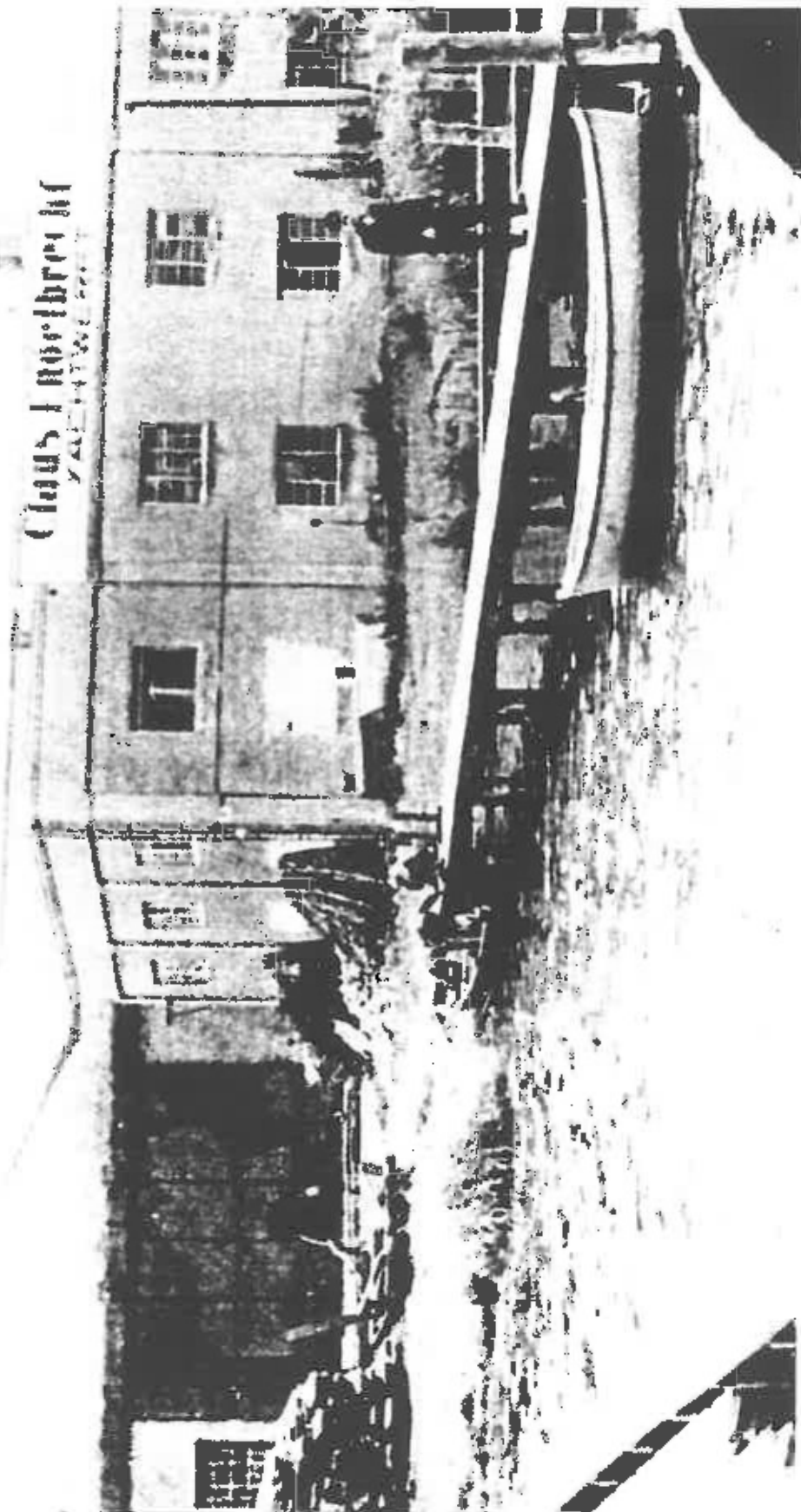
Die Leitung des VEB Yachtwerft Berlin und des VEB Schiffswerft Berlin hatten folgende Persönlichkeiten inne:

#### Yachtwerft

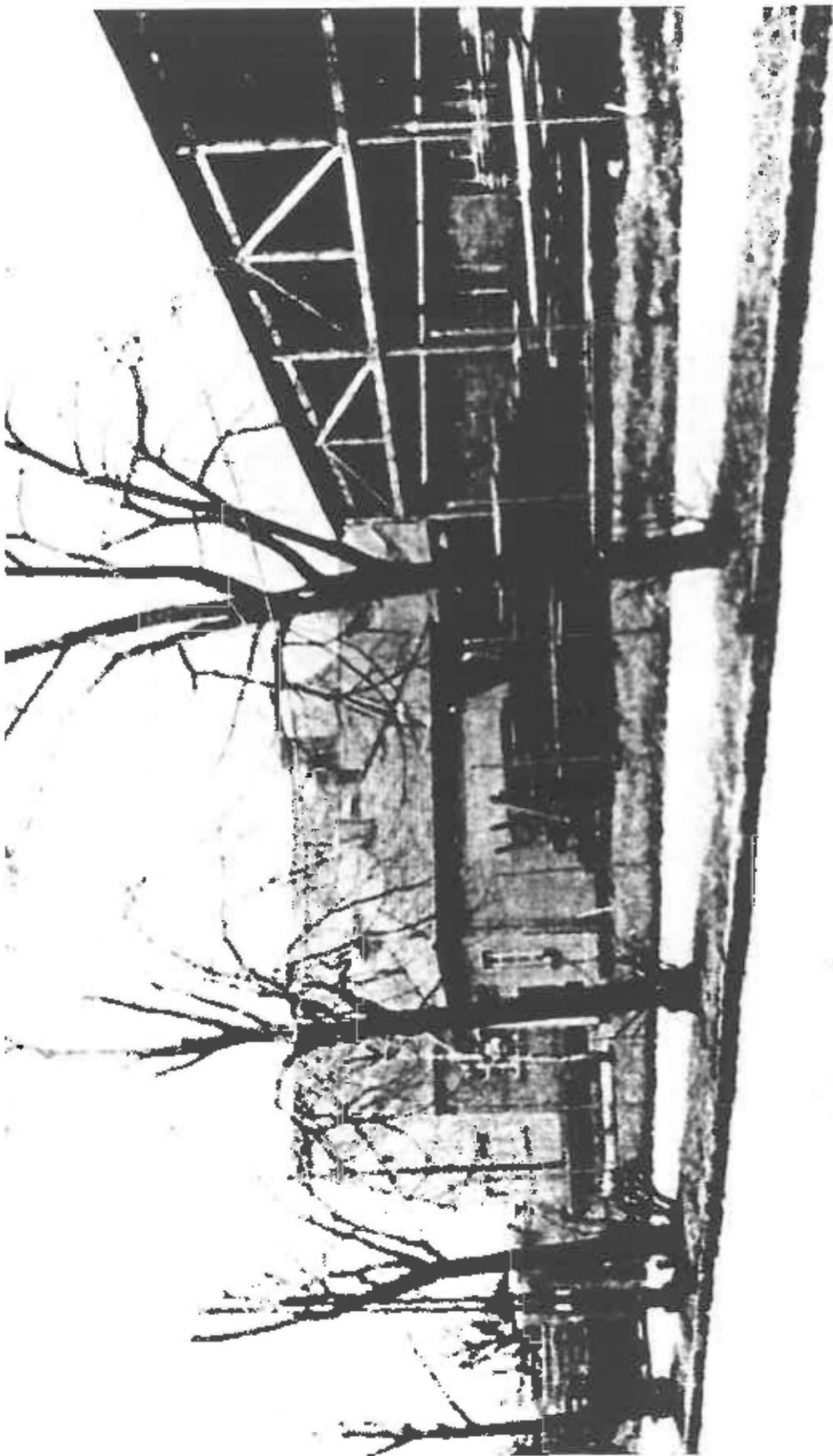
1949 - 1950 Herr Otto, R.  
1951 - 1953 Herr Thiel, E.  
1954 - 1955 Herr Korthals  
1955 -        Herr Herrmann, R.  
1956 - 1958 Herr Tiefensee, A.  
1959 - 1964 Herr Meier, K.  
1965 - 1966 Herr Schütze, H.  
1967 - 1984 Herr Herrmann, R.  
1984 - 1986 Herr Schade, J.  
1986 - 1990 Herr Koepnick, K.

#### Schiffswerft

1955 - 1963 Herr Herrmann  
1964 - 1965 Herr Nolle  
1966 - 1967 Herr Maaß  
1967 -        Herr Herrmann



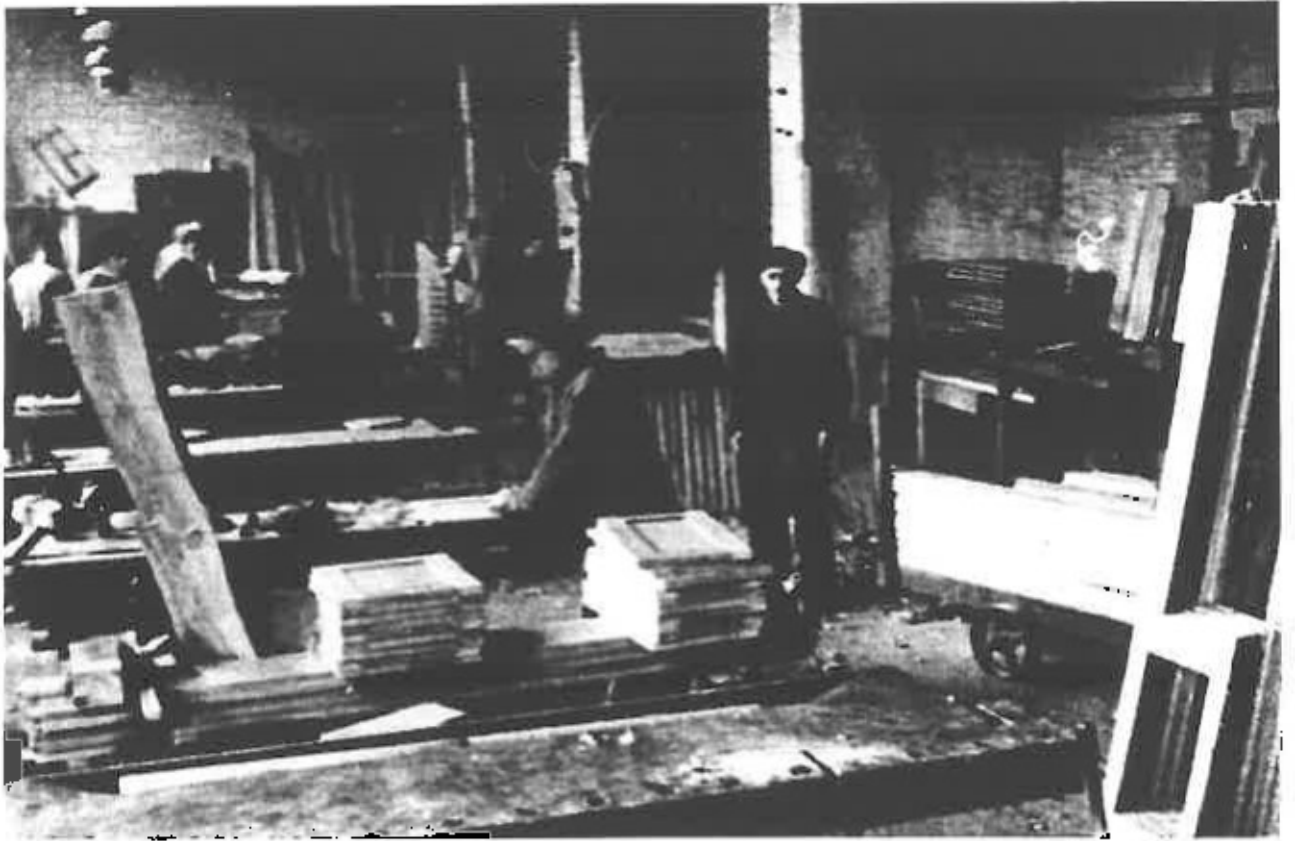
Yachtwerft Claus Engelbrecht - Wasserfront



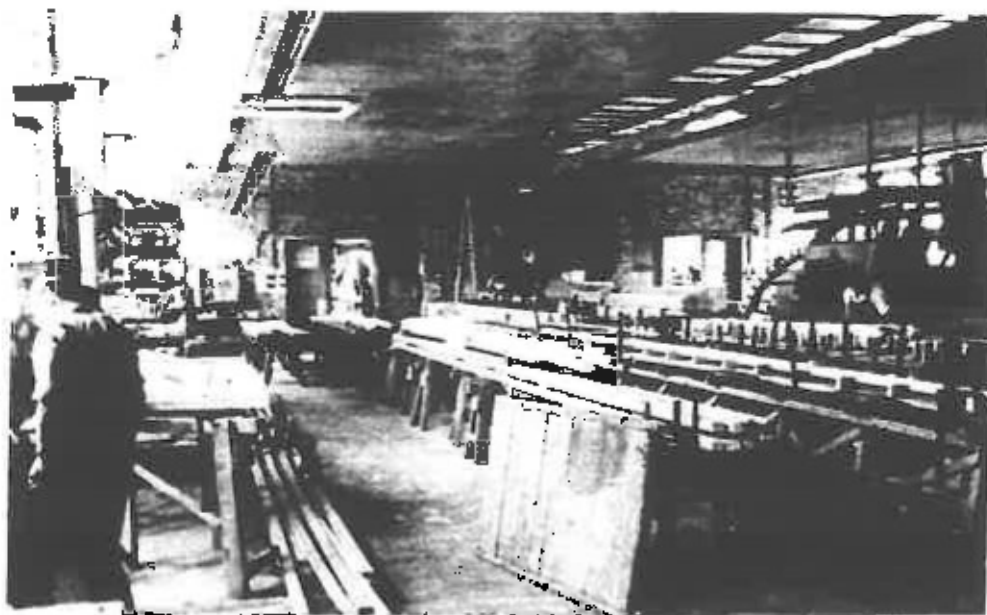
Yachtwerft Claus Engelbrecht - Straßenfront



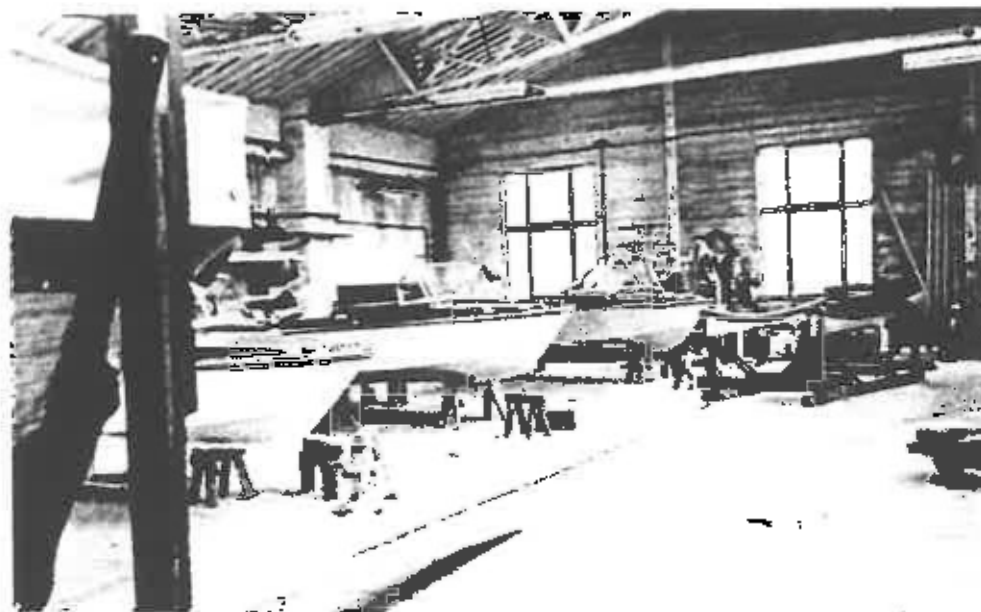
Teilansicht Hafen  
Werk A mit Fischkuttern



Tischlerei  
Halle II, Werk A

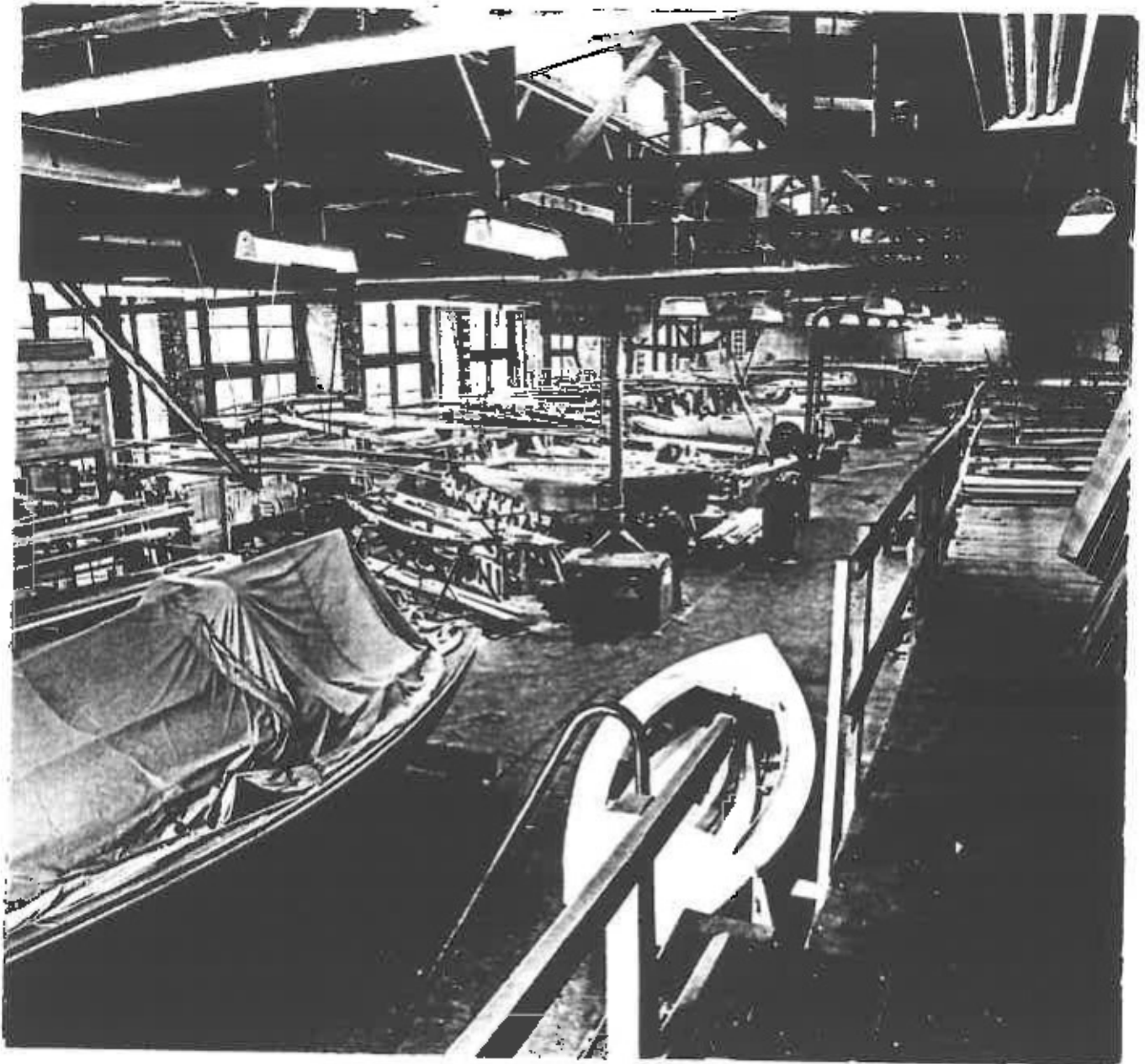


Werk III, Halle 3, Tischlerei



Werk III, Halle 5

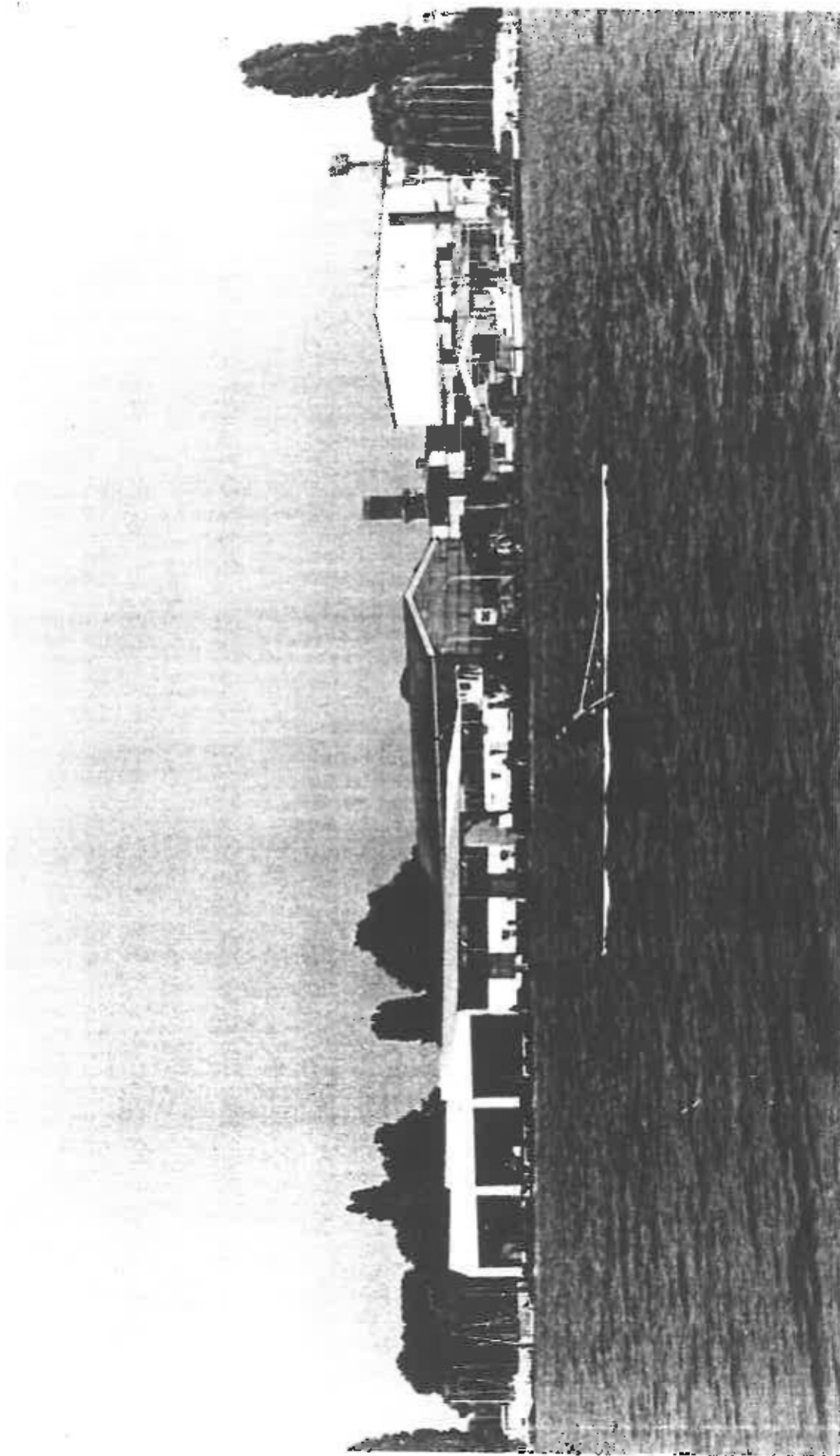




Halle 2  
Bootsbau vom Piraten bis zum Jollenkreuzer - 1970



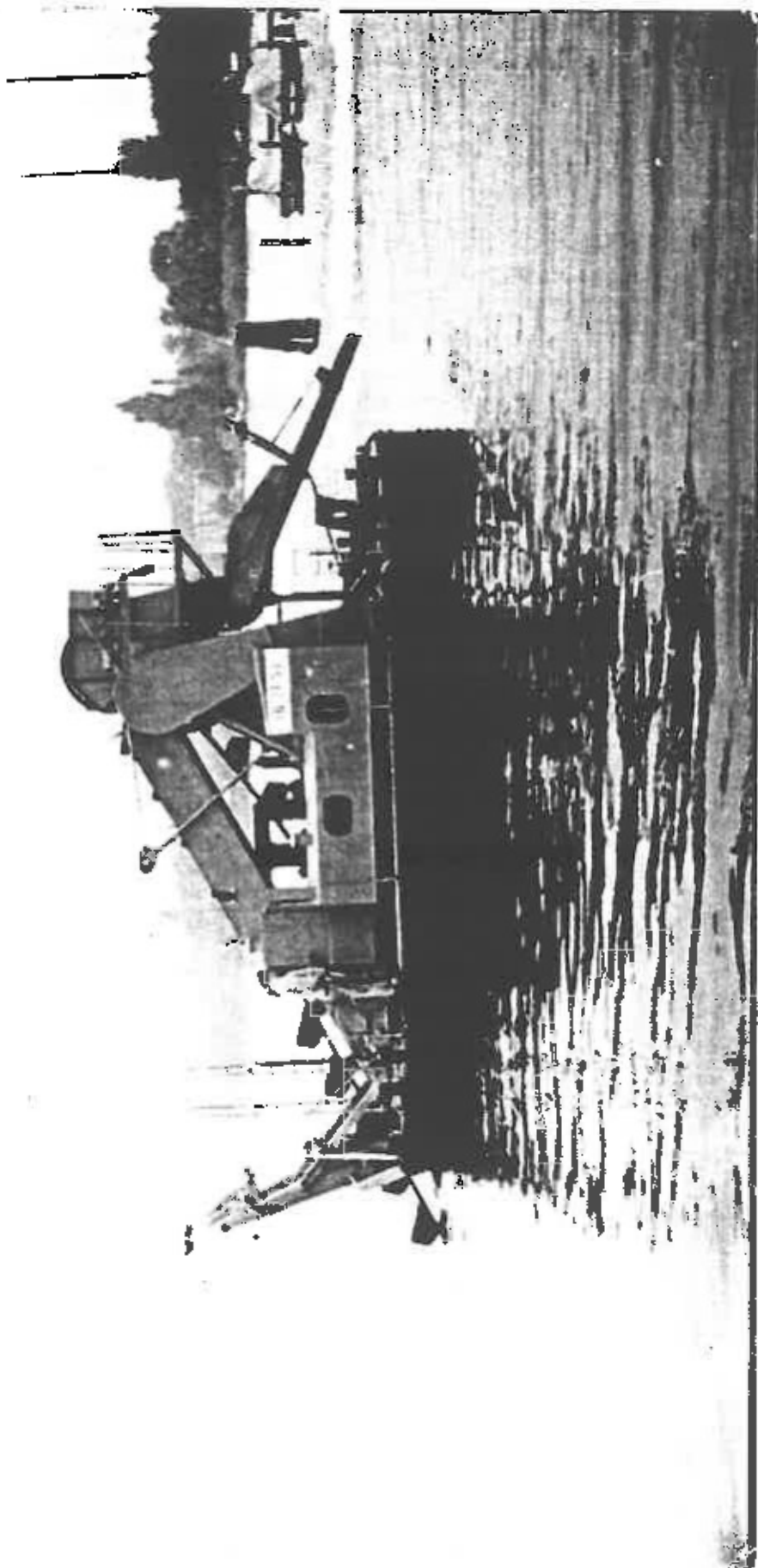
1978 Werk I (Lichthof) Gebäude 15  
Links Abriß Halle 2 zwecks Baufreiheit für die neue Schiffbauhalle



Die neue Stegüberdachung, Halle 8 und rechts im Bild die neue Schiffbauhalle 2/3



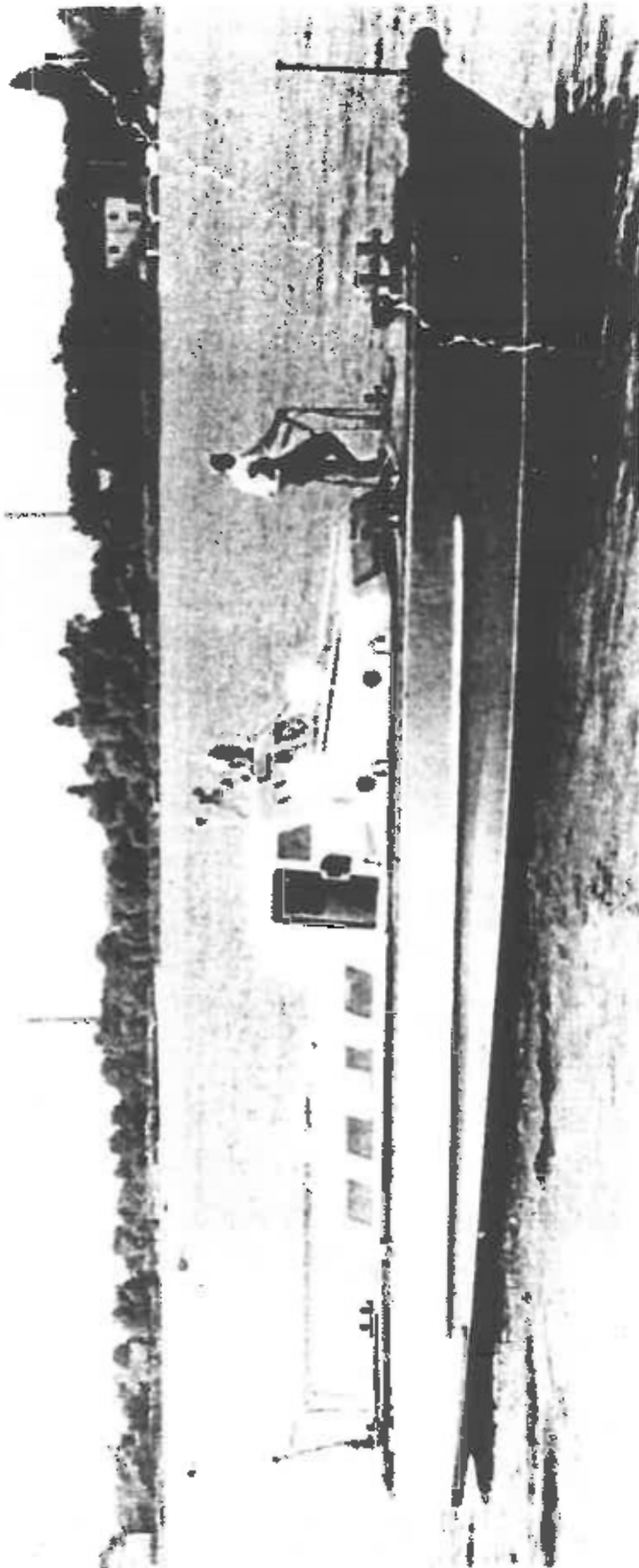
Kompositfischkutter Typ "D", Projekt KD fertig zur Überführung im Hafen Werk A



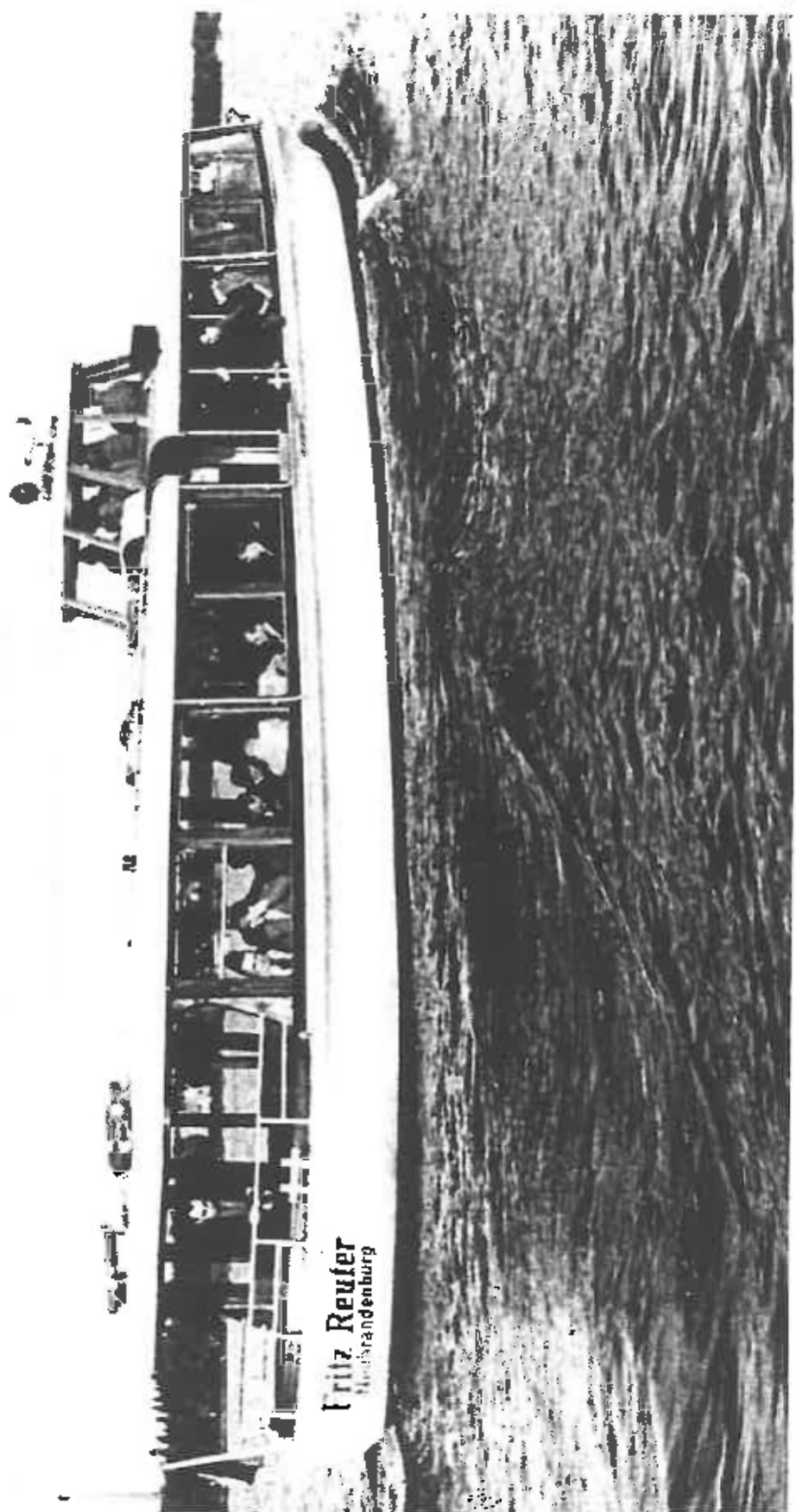
Eimerkettenschwimmbagger Typ II - Projekt 2404



Binnen-Motorrettungsboot 10 m Projekt 445

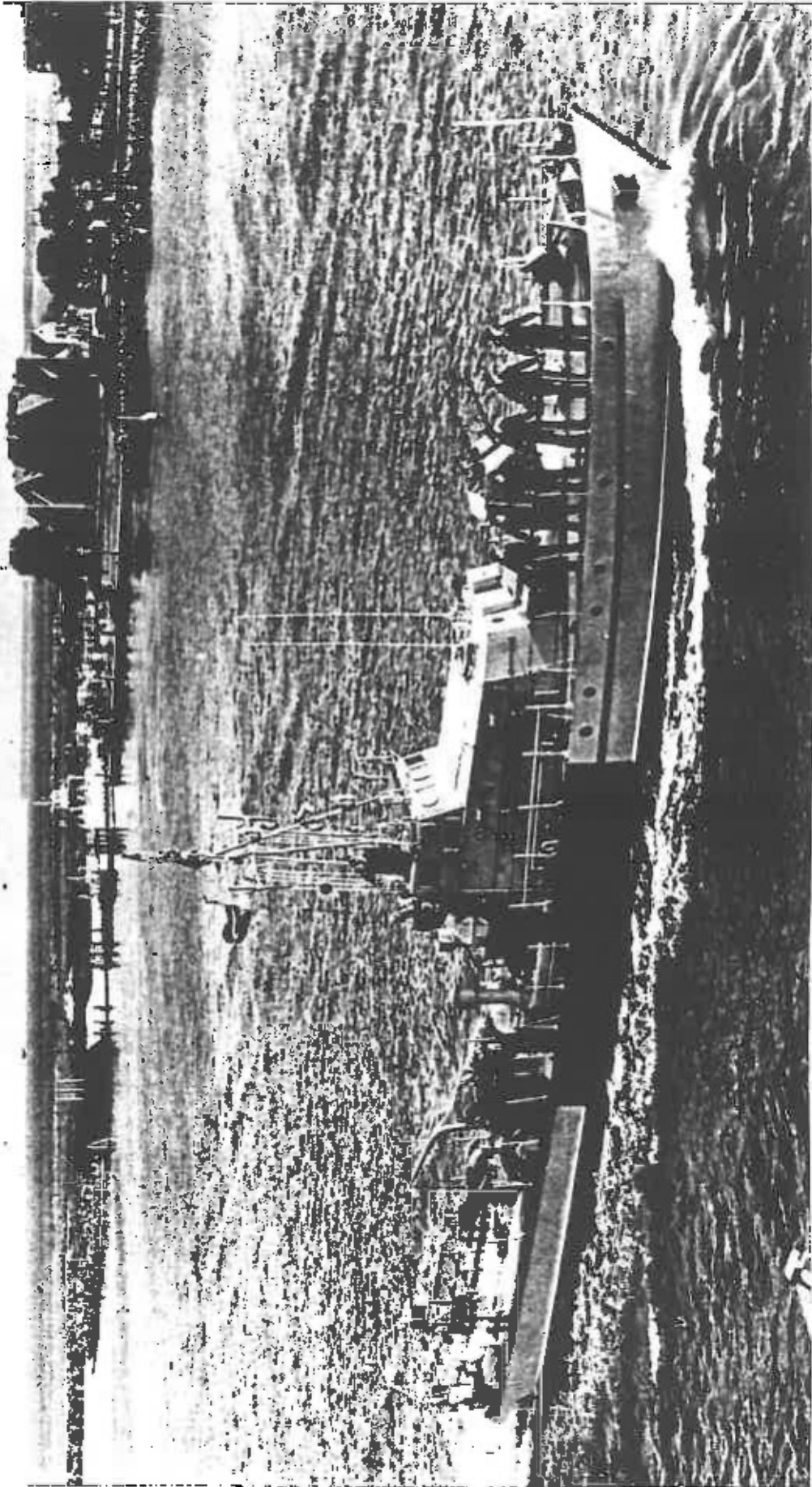


Verkehrsboot 16,2 m - Projekt 547



Binnenfahrgastschiff 20 m - Projekt 553

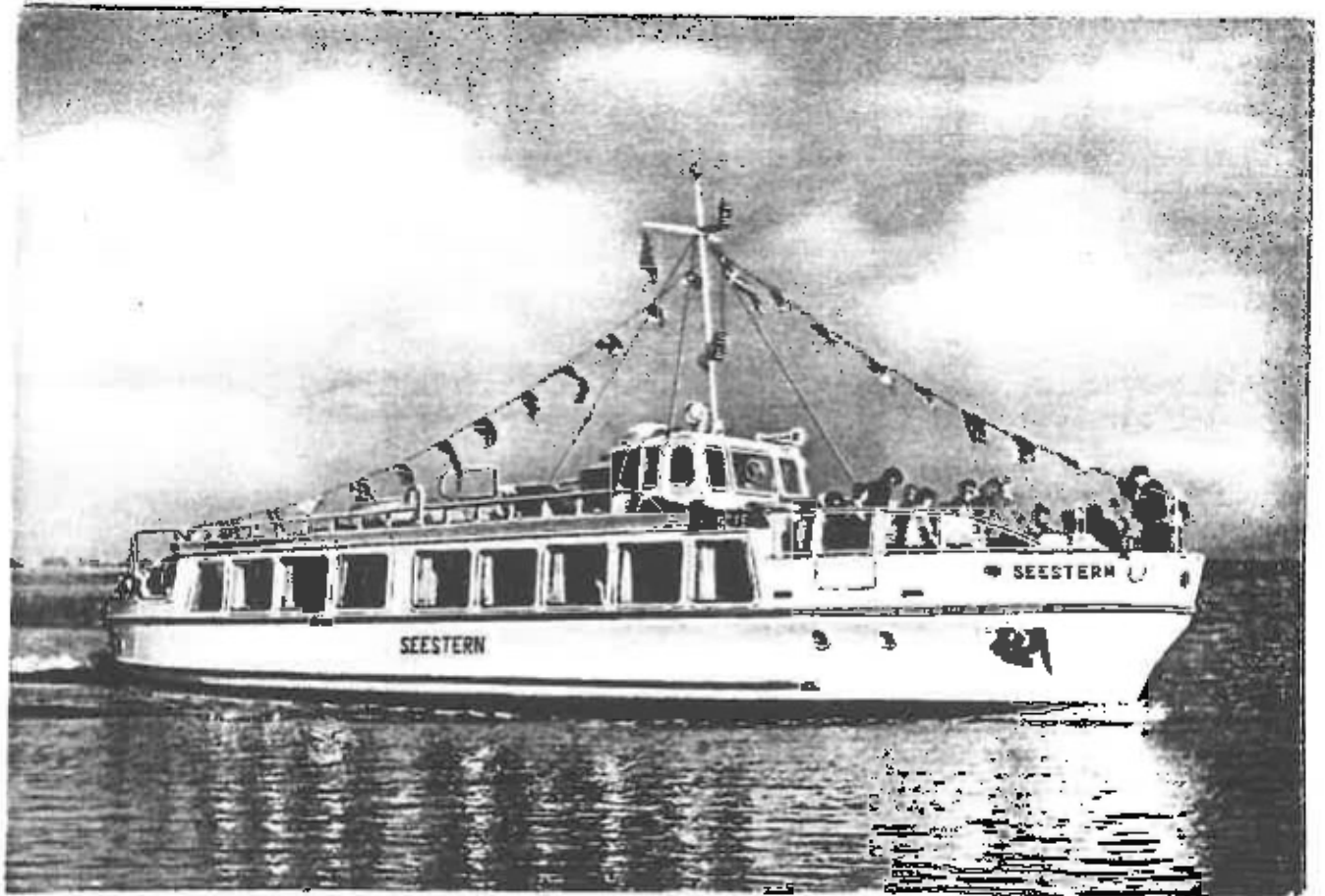




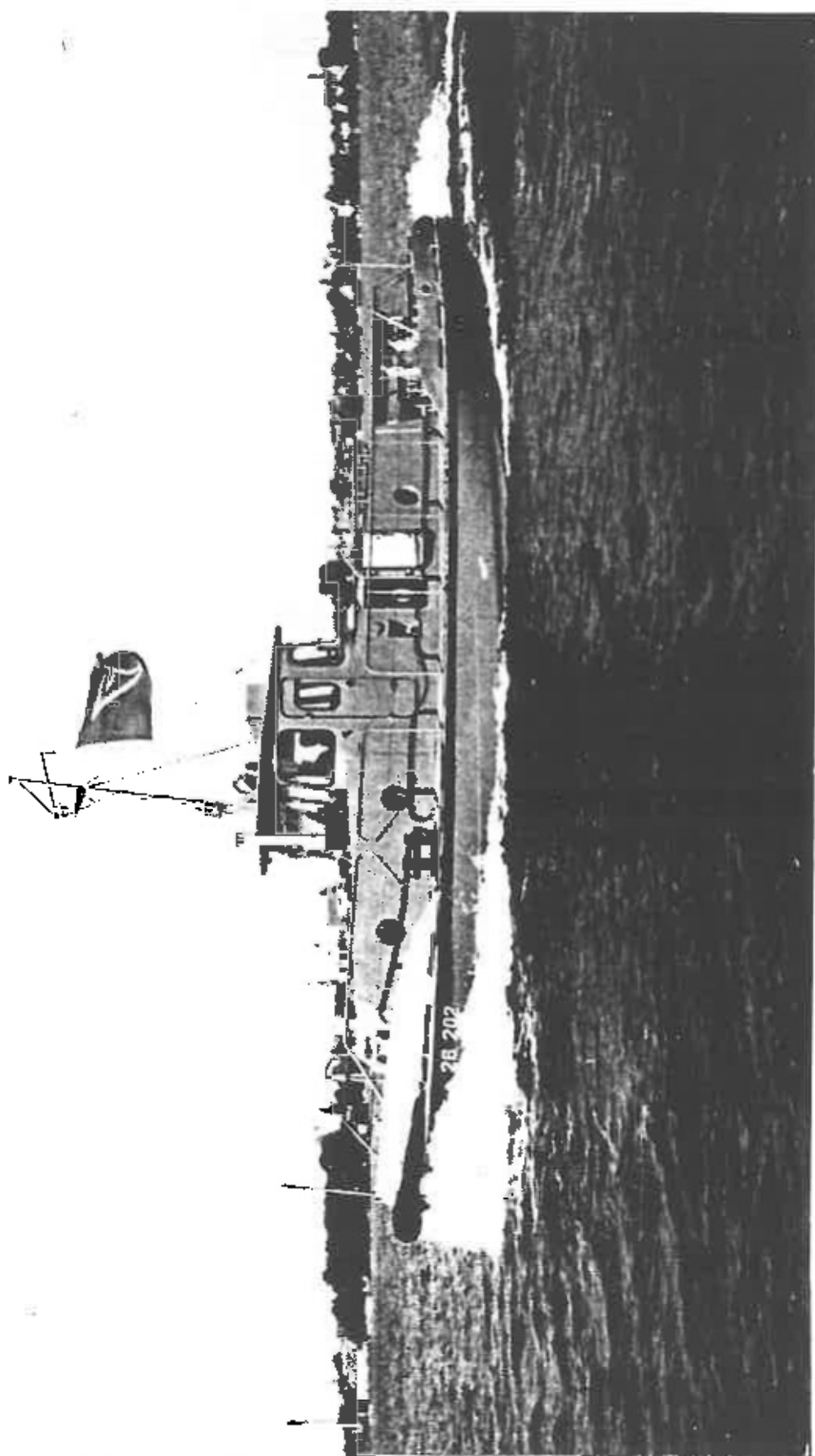
Minenräumboot Typ "Schwalbe" - Projekt 505



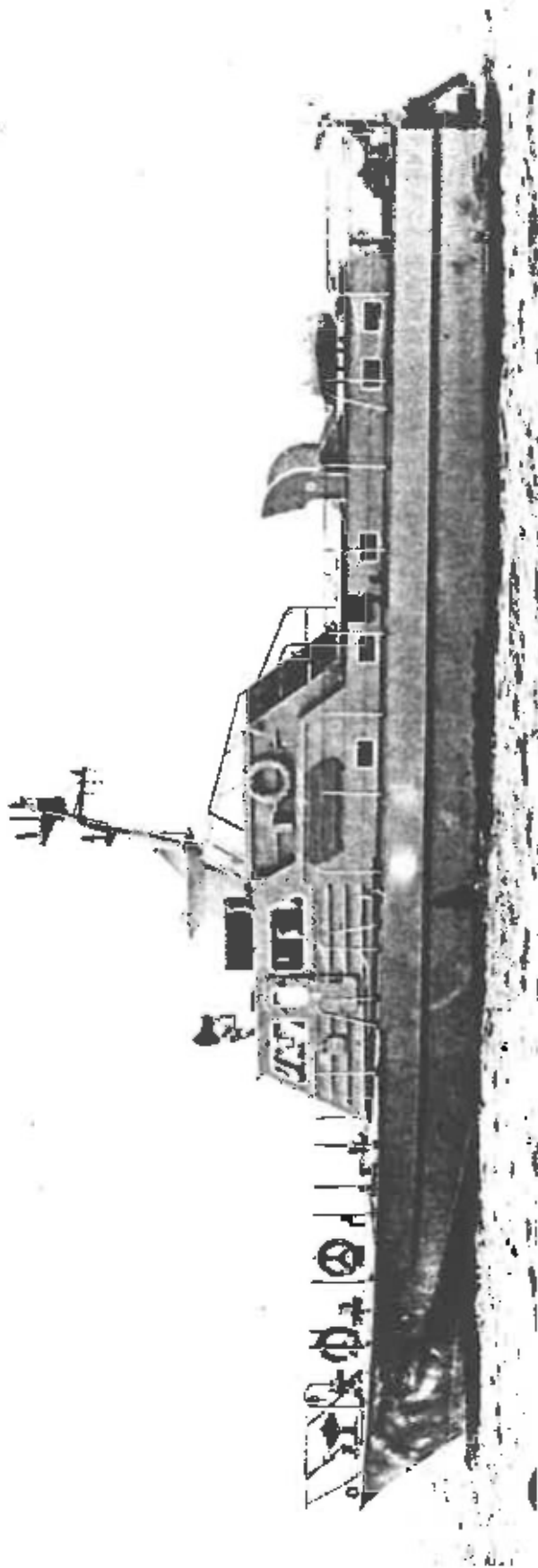
Wohnschiff "Spreethen" Projekt-Nr. 578, Reg.-Nr. 11 B 25-12



Seebrückenfahrergastschiff 24 m "Seestern" Typ Rostock  
Projekt-Nr. 1302



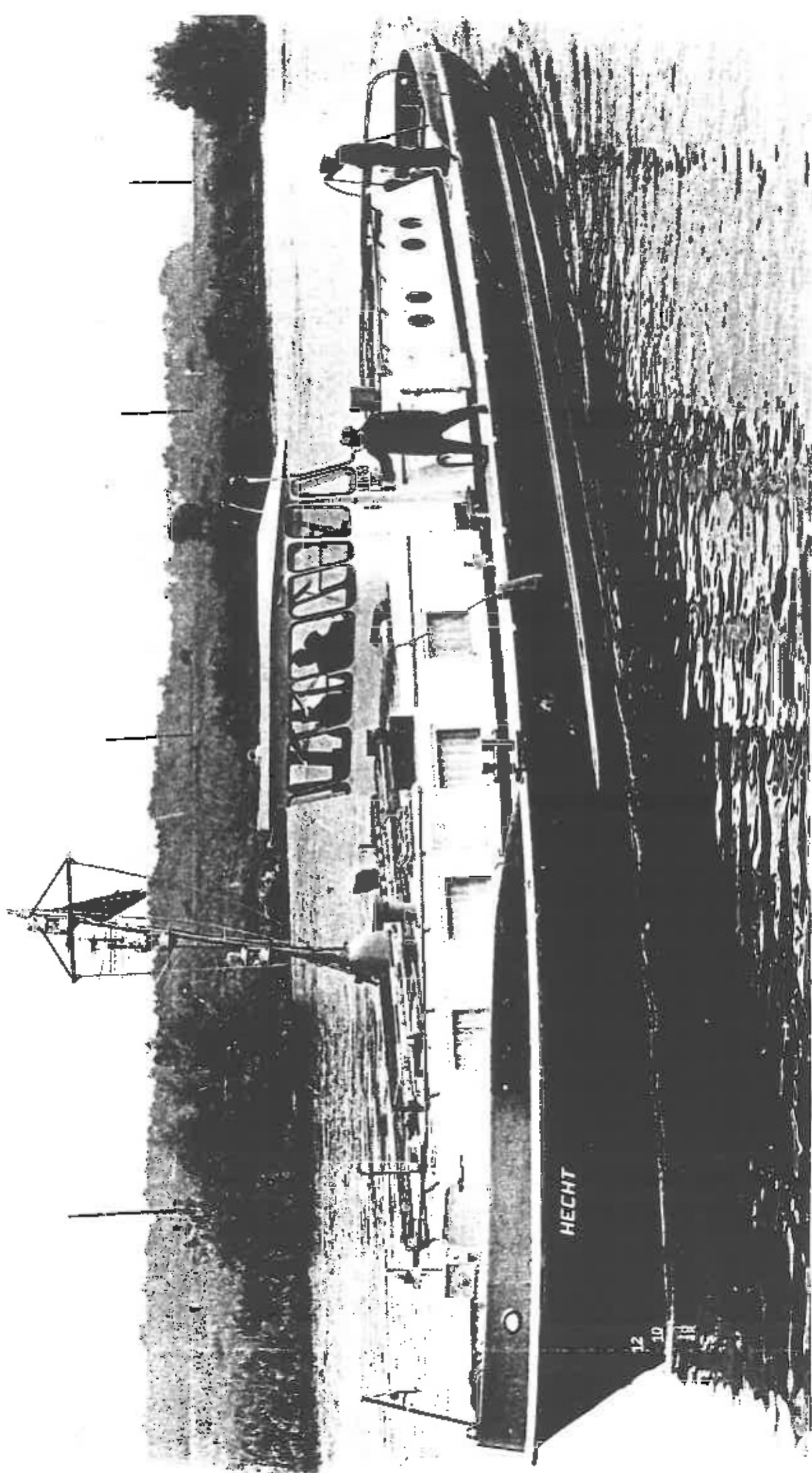
Schleppboot Typ "Narrows"  
Projekt 1344



Grenzschutzboot Typ "GB 23"  
Projekt 1.589



Binnenfahrgastschiff der "Stadtbezirksklasse" - Projekt 2301

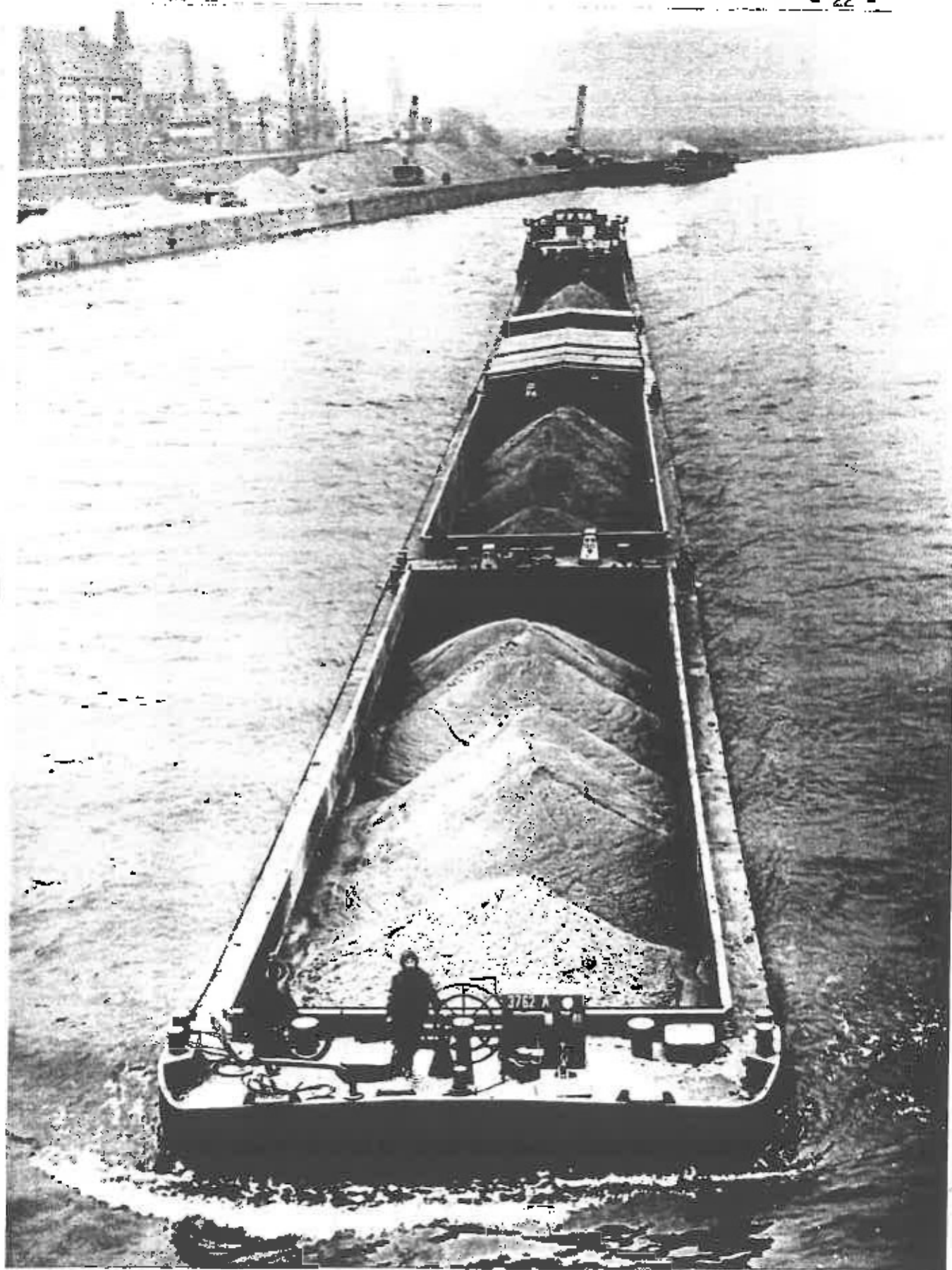


Flußschlepper 220 kW  
Projekt-Nr. 59



Kontrollboot 23 m Typ "KB 23"  
Projekt-Nr. 1.587

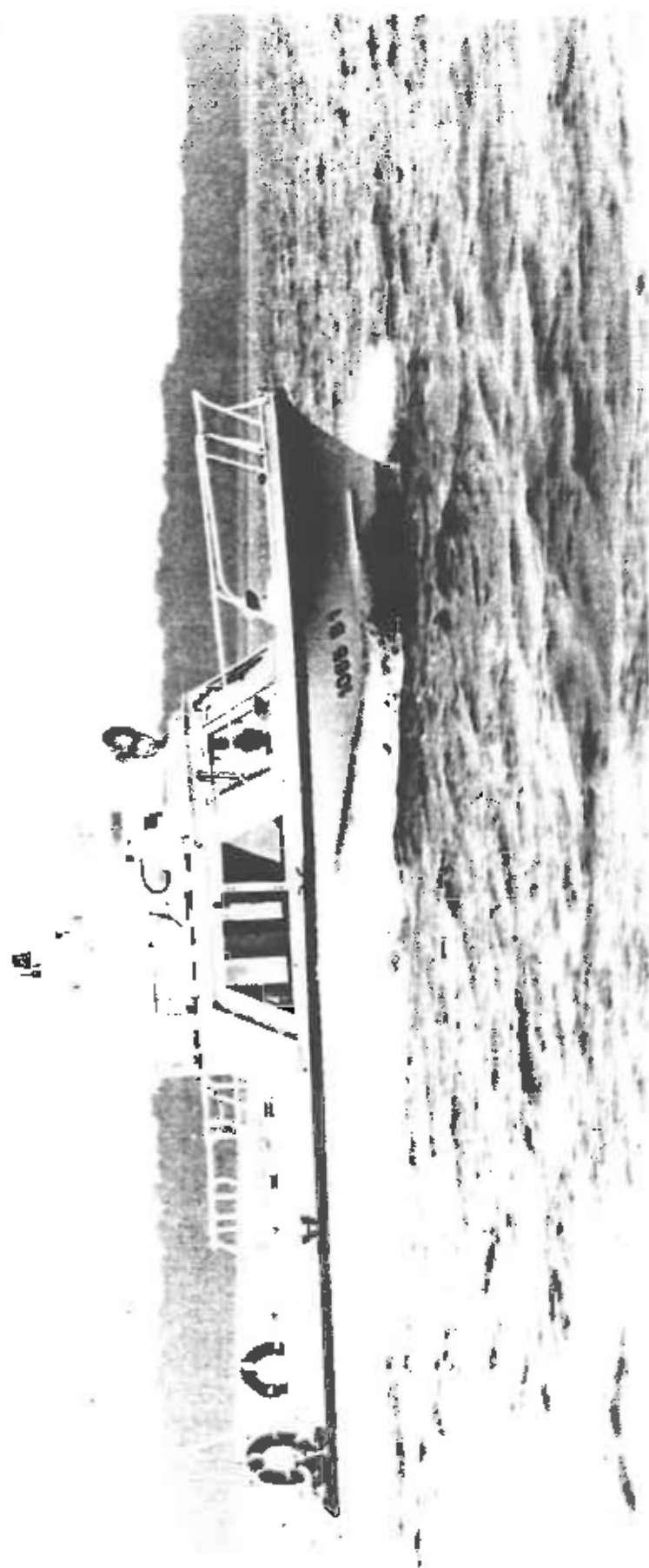




Binnenschifffahrt in Berlin  
Stromschubschiff 660 PS  
mit 3 Standardprahmen



Motorbarkasse MBK 13 - Projekt-Nr. 1106.05  
(Vermessungsbarkasse "Bessel")



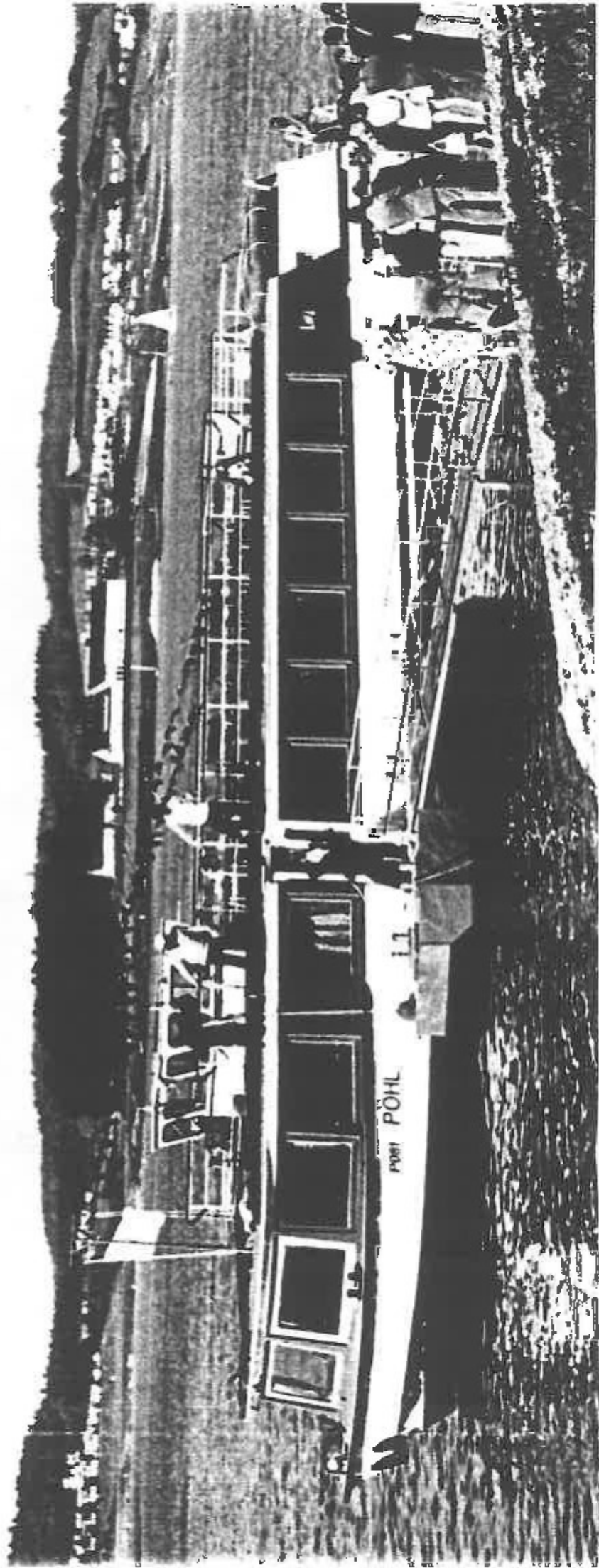
Kontrollboot Typ KB 12-2, Projekt-Nr. 1.108



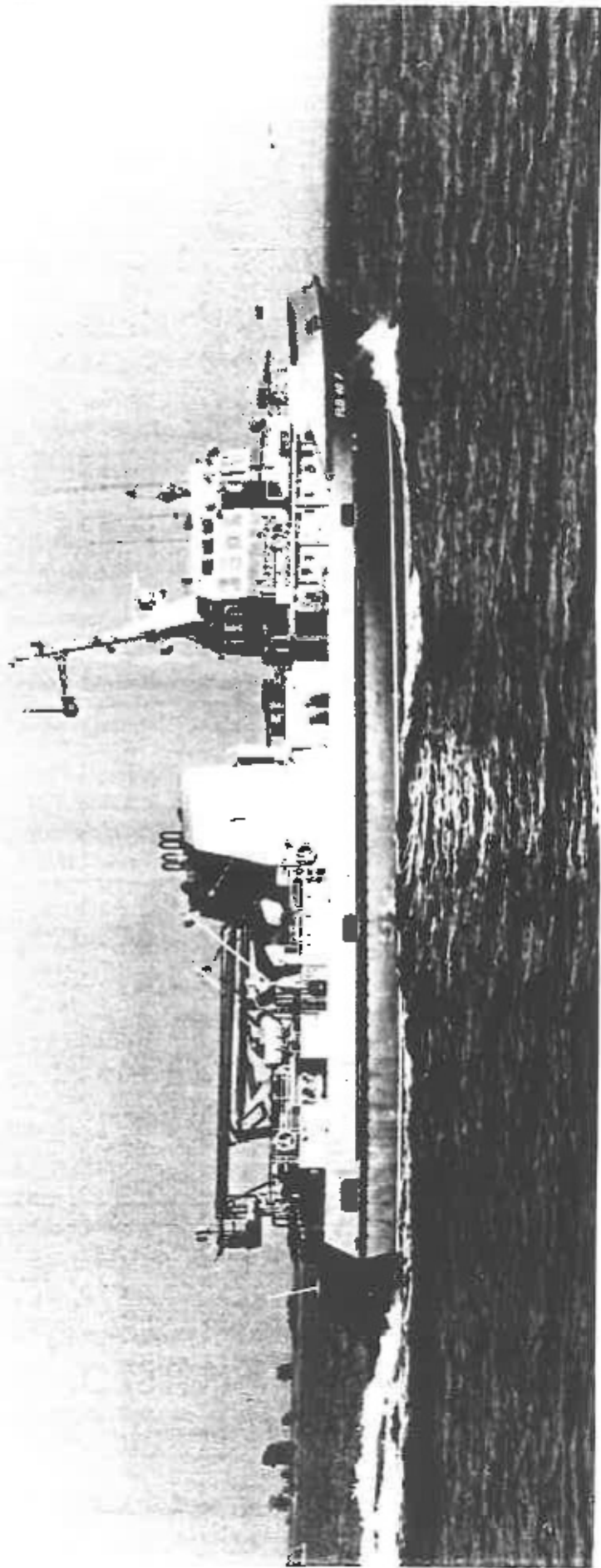
Motorausbildungsboot "Pollux" Typ MAB 12 - Projekt 1104

Überlandtransport eines Fehrgastschiffes

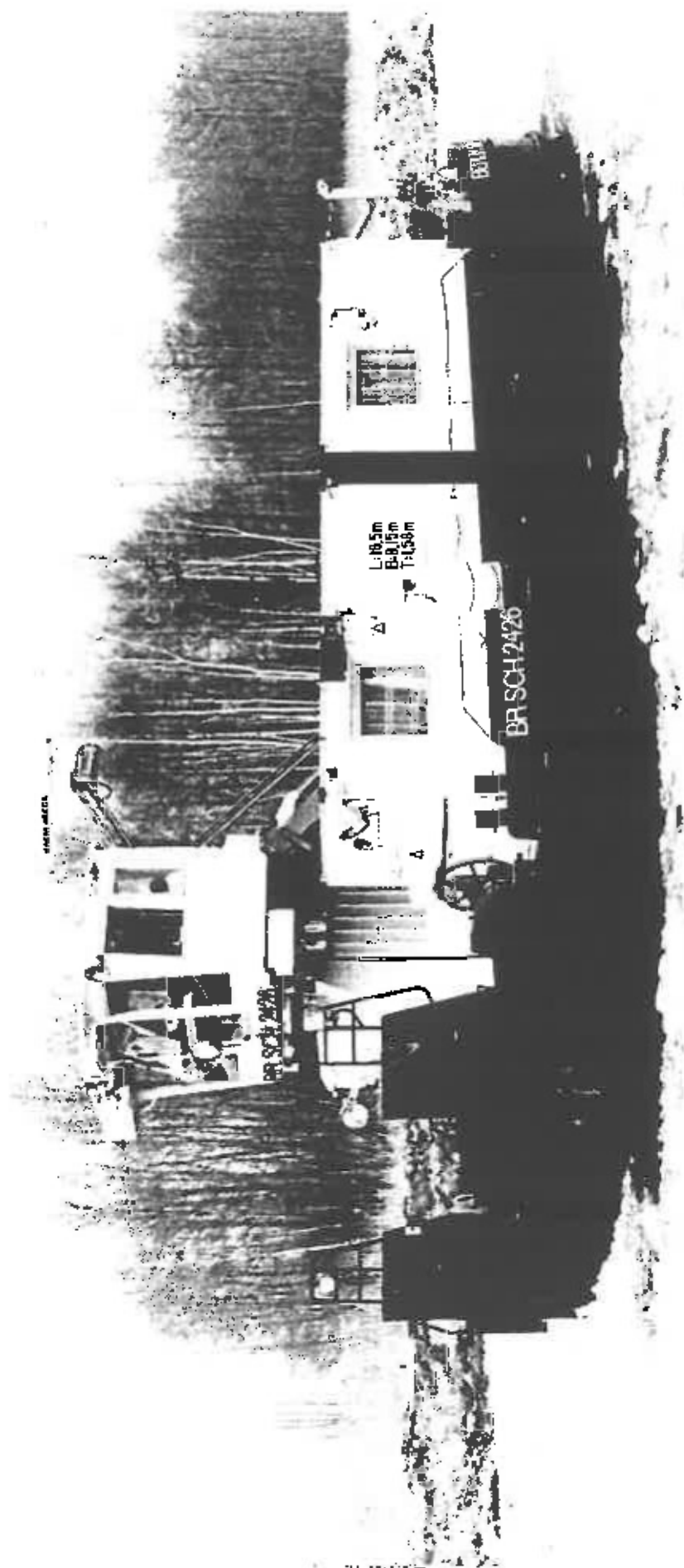




Binnenfahrgastschiff Typ III - Projekt Nr. 1111.02



Küsten-Feuerlöschboot Typ "FLB 40" - Projekt-Nr. 1312



Kanalhubschiff 220 kW, Typ "KSS 82" - Projekt-Nr. 1.368





Ruderjolle "Anka"



Finndingi



14,3 m<sup>2</sup> Segeljolle "Ixylon-Regatta"



Motorboot "Cab-Merlin"



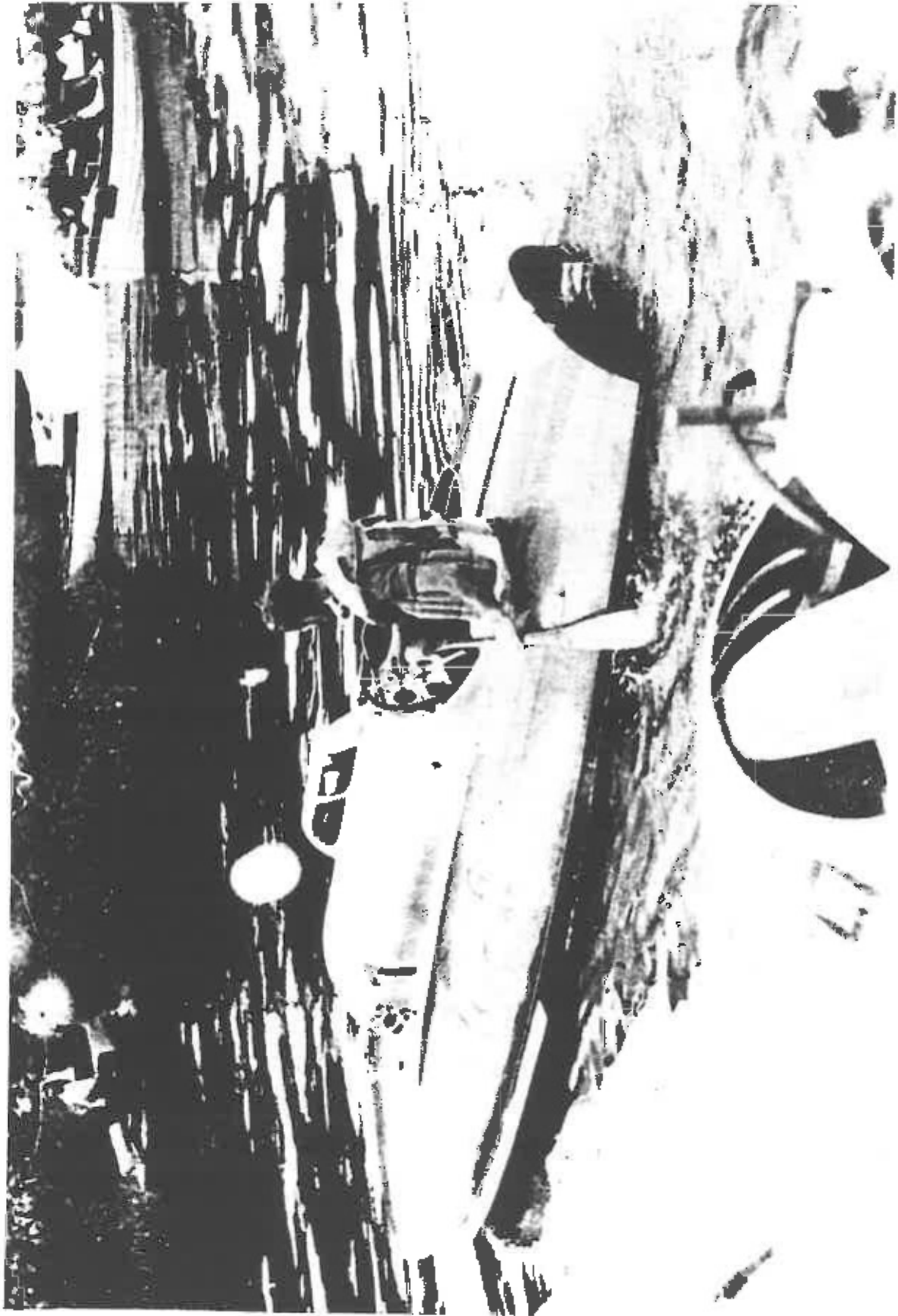
Segelyacht "Greif"



20,5 m<sup>2</sup> Fahrtenkreuzer "Ypton"



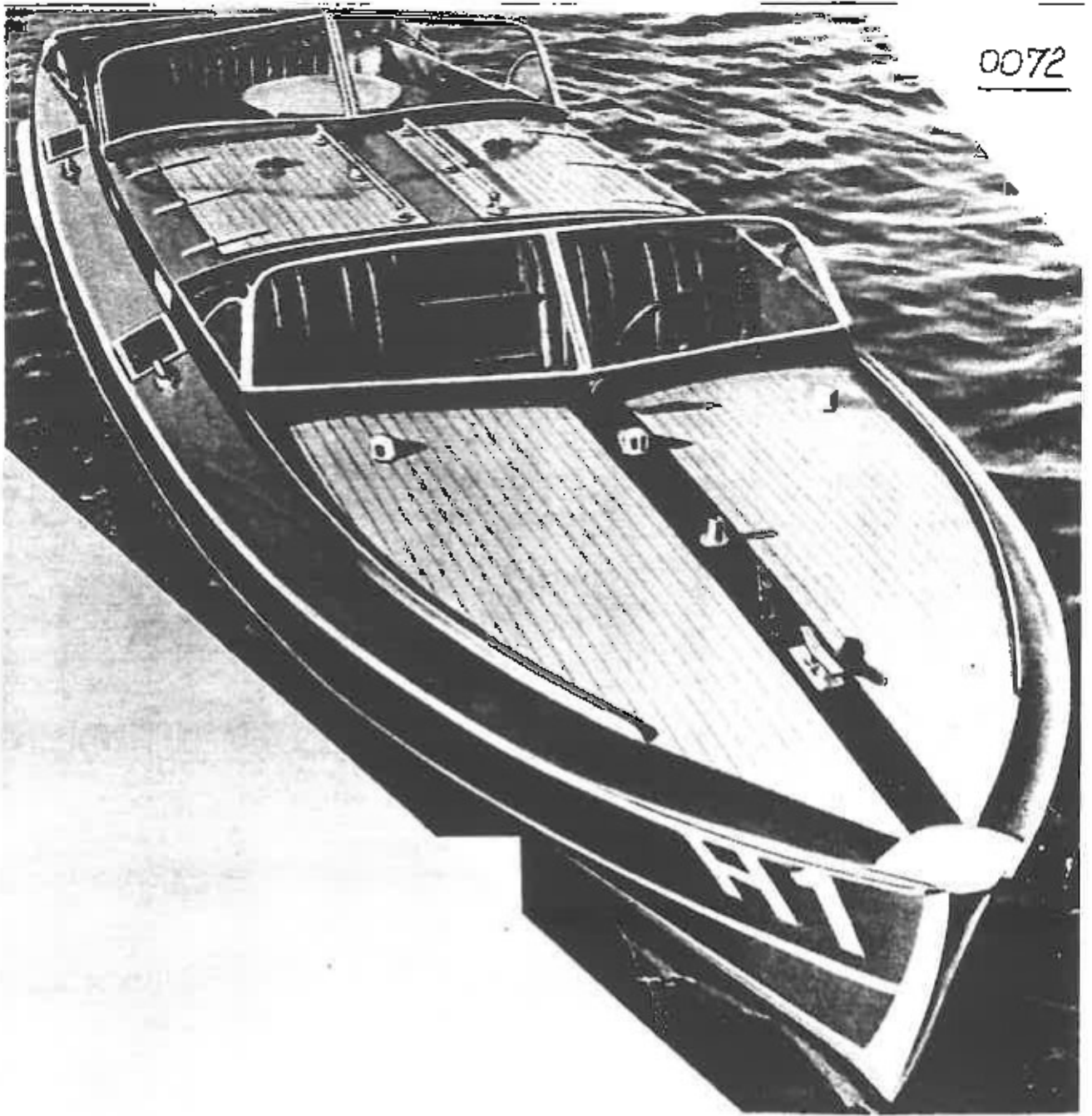
Schnellboot Typ "Reiher I" Projekt 462



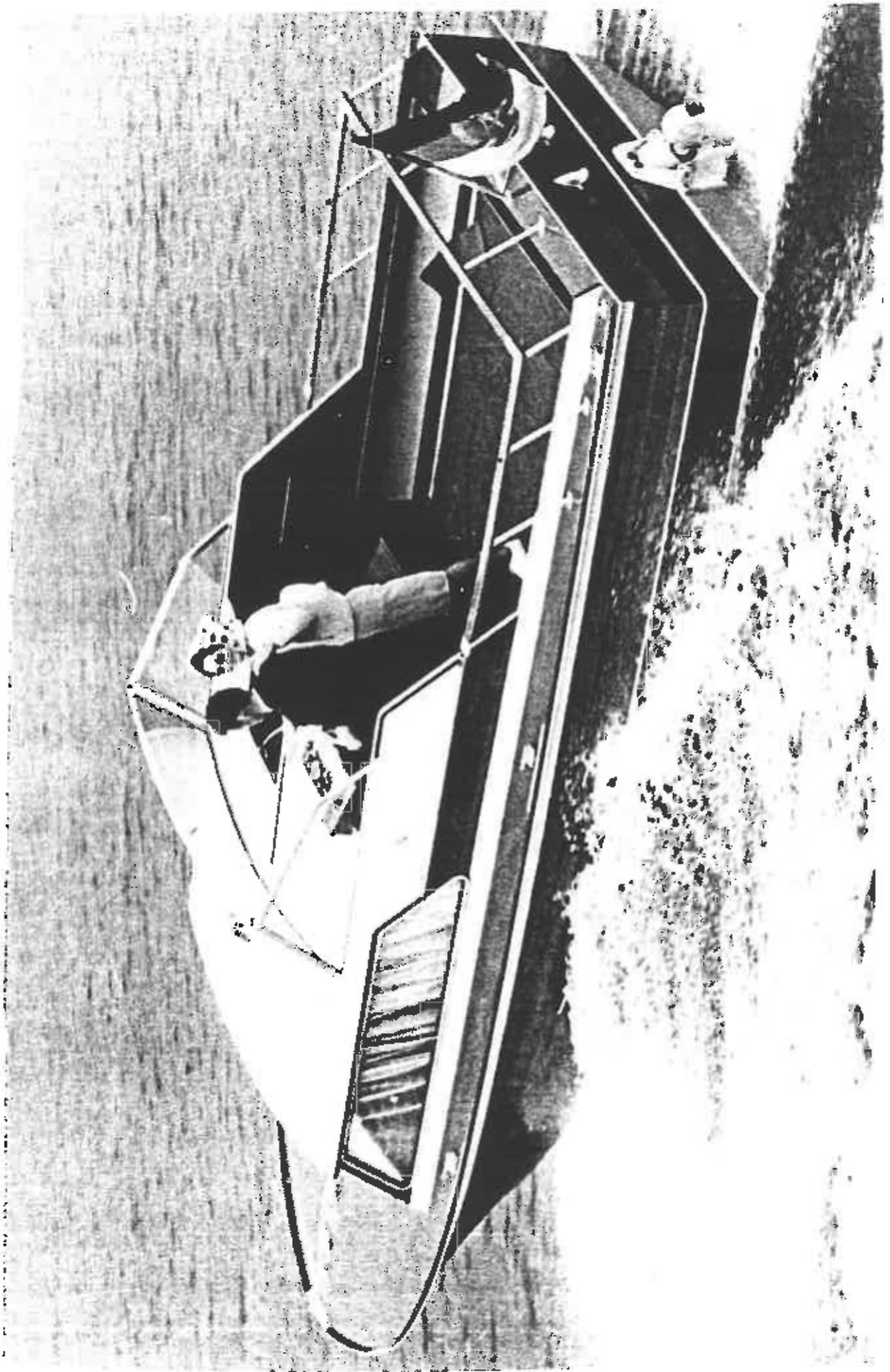
Rennboot 350 kg mit dem Fahrer Walter Marquardt



0072



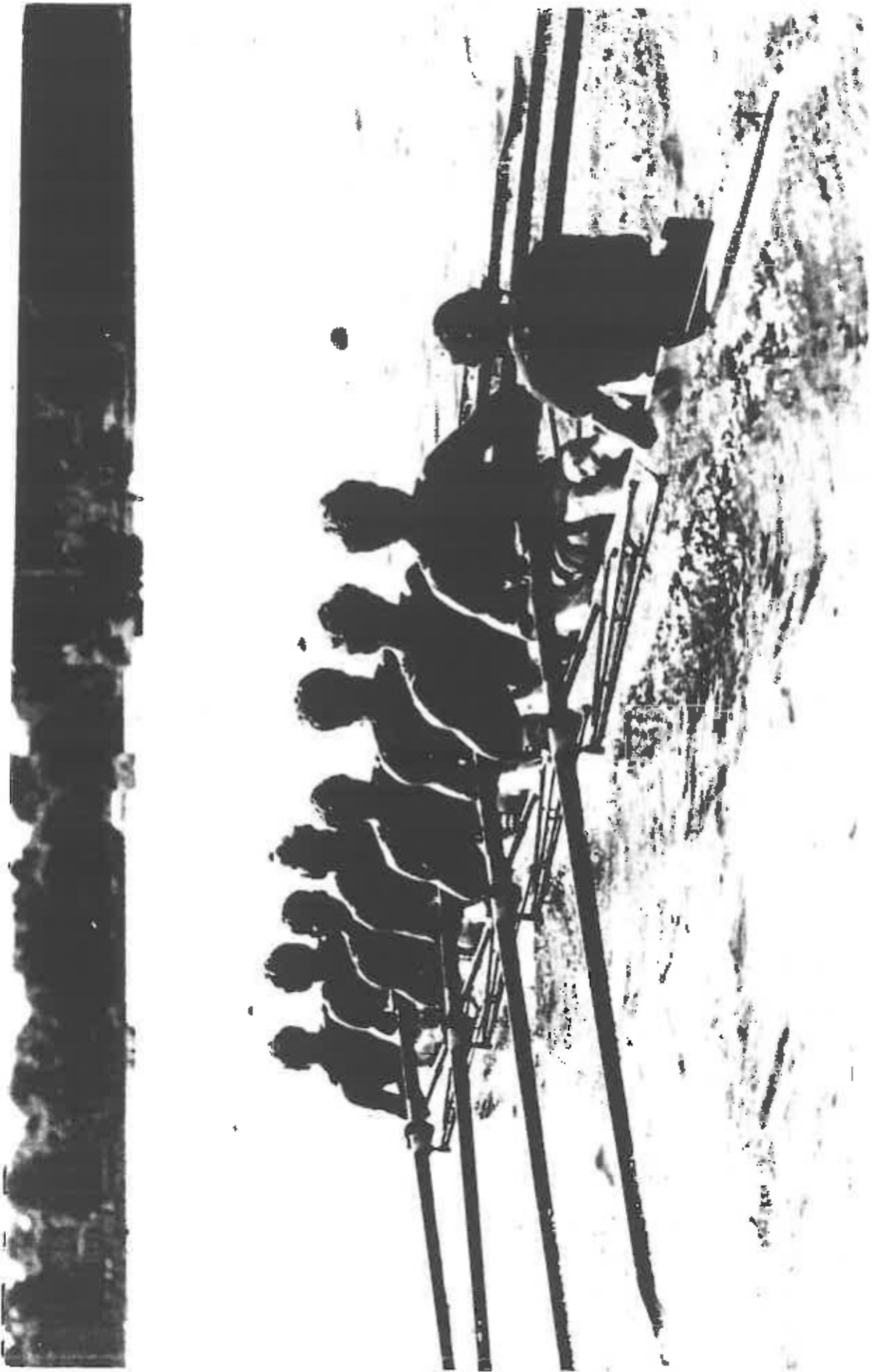
Kurierboot Typ "S-Boot" (Streckenboot)  
Projekt 0072



Vorderkajütboot "Baltic"



Motor yacht 11,5 m - Projekt-Nr. 6.403



**Reinacher mit Steuerermann**