Der Reichs-Fischkutterbau in Warnemünde

Jügen Rabbel, Rostock

Geplant war die Verwendung des Geländes auf der Ostseite der Unterwarnow in Höhe des Laakkanals vor Warnemünde für den ab 1912 sich schnell entwickelnden Flugzeugbau. Während auf der Ostseite ein See- und Wasserflugplatz entstand, siedelte sich fast gleichzeitig auf dem Westufer eine umfangreiche Flugzeugindustrie an, und verbunden mit dem Seeflugzeug-Versuchskommando sowie einer Flugzeugschule wurde hier das Test- und Erprobungszentrum für sämtliche Wasserflugzeuge der Kaiserlichen Marine stationiert.

Das war für die Stadt Rostock ein nicht zu unterschätzender Wirtschaftsfaktor, weshalb der Rat die mit hohen staatlichen Subventionen versehenen Vorhaben auch noch mit eigenen Mitteln nach allen Kräften unterstützte. Neuland wurde mit Baggergut geschaffen, Wiesen entwässert und aufgeschüttet, Straßen-, Eisenbahn-, Elektro- und Wasseranschlüsse geschaffen. Schon schloß man 1916 weitere Verträge mit der Abteilung Flugzeugbau der Gothaer Waggonfabrik und der Flugzeugbau Friedrichshafen GmbH über die Einrichtung von Flugzeugfabriken auf sogenannten Erweiterungsgebieten beiderseits des Laakkanals ab.

Im Oktober 1917 wurden die erschlossenen Flächen den Pächtern übergeben, von denen nur die Flugzeugbau Friedrichshafen GmbH mit der Errichtung von Werkanlagen begann. Nach Fertigstellung entstanden hier bis Kriegsende für das Stammwerk am Bodensee hauptsächlich Schwimmer und Tragflächen. Lediglich 50 Maschinen des Typs FF 49C wurden montiert. Dann kam das Kriegsende und, um seinen ausgebildeten Facharbeiterstamm nicht zu verlieren, stellte man sich auf „Friedensproduktion" um. Und diese war bereits rechtzeitig, weit vor dem Waffenstillstand, schon von langer Hand vorbereitet worden.

„Ernten ohne zu säen", hieß nach jedem verlorenen Krieg zur Aufrechterhaltung der Volksernährung die Devise. Und von je her hielt man dafür die Fischerei am geeignetsten. Doch der lange Kriegszustand und die fast ausschließliche Beschäftigung der Industrie mit Kriegslieferungen, hatte auch für dieses Gewerbe einen riesigen Mangel an allen dafür notwendigen Materialien wie Netze, Tauwerk, Segel, Ölzeug oder Stiefel, aber auch bei Motoren, Ersatzteilen, Treibstoffen, Schmiermitteln und Konservierungsmittel für Fahrzeuge wie Fanggeräte entstehen lassen. Der Reichskommissar für Fischversorgung und dort speziell der Ausschuß für Fischereibedarf *wurde in die Pflicht genommen, die Förderung dieser Produktion für das Fischereigewerbe mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln zu betreiben.* Vorrangig beim Bau von geeigneten Fahrzeugen und Motoren für die Fischerei sollte durch straffe Rationalisierung und vorgegebene Serienbauten ein neuer, einheitlicher Weg für das ganze Reich vorgeschrieben werden. Nur der fließbandmäßige Bau von großen Serien hatte Aussicht auf eine schnelle Vergrößerung der Fangflotte. Und mit der dafür notwendigen theoretischen Vorbereitung und praktischen Erprobung im Schiff- wie im Motorenbau hatten sich auserwählte Experten schon lange im Vorfeld beschäftigt. Endlich konnte man dafür mit der Aussicht auf größere Stückzahlen auch das Interesse deutscher Motorenfabriken wecken, einen möglichst billigen und für die Fischerei brauchbaren Rohölmotor zu entwickeln. Eine robuste, einfache Maschine mit geringer Tourenzahl, deren Herstellung in Deutschland vor dem Krieg trotz Gewährung von Darlehen nur für deutsche Firmen nicht gelungen war. Trotz in Aussicht gestellter finanzieller Unterstützung hatten deshalb viele Fischer ihre Motoren wegen deren besserer Qualität lieber aus dem Ausland bezogen. In enger Zusammenarbeit mit dem Deutschen Seefischereiverein wurde erstmals beim Reichskommissar für Fischversorgung eine aus Sachverständigen bestehende Kommission

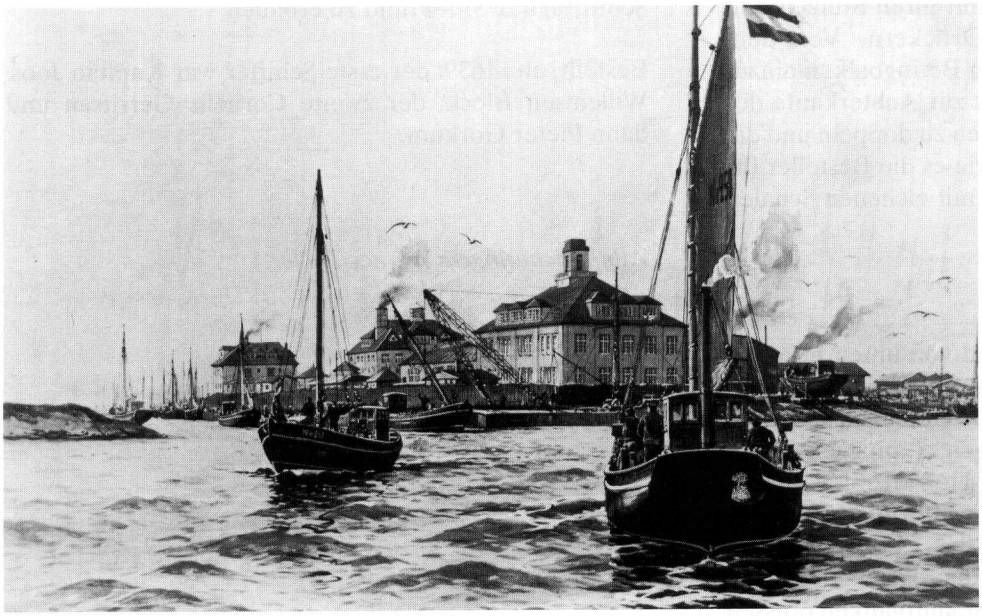

Abb. 1: Blick auf die Werft Warnemünde vom Breitling aus. Gemälde von Willy Stöwer.