



Vom Serienschiffbau zum Spezialisten

JUBILÄUM Hoch im Norden Deutschlands sitzt die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft mbH, kurz FSG. 1872 von ortsansässigen Kaufleuten gegründet, entwickelt sich die Werft schnell zum größten Arbeitgeber der Stadt. Rund 780 Schiffe sind an der Förde seitdem vom Stapel gelaufen. Höhen und Tiefen gibt es im Lauf der Zeit viele, doch das Traditionsunternehmen kämpft sich immer wieder zurück und ist heute in ruhigeren Fahrwassern angekommen.

Foto: Lau/Schiff&Hafen

Bereits 1869 gründen Kaufleute die Flensburger Dampfschiffahrt-Gesellschaft und bestellen ihre Schiffe wie damals üblich auf englischen Werften. Doch als die Lieferfristen immer länger werden, beschließen die Unternehmer Hans Christian Brodersen, George Dittmann, Christian Nicolai Hansen, Andreas Jürgensen und Emil Rickertsen die Gründung einer eigenen Werft. Es ist die Geburtsstunde der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft, kurz FSG. Am 3. Juli 1872 wird sie als Aktiengesellschaft konstituiert, mit Sitz an der Westseite des Flensburger Hafens. Der erste Neubau, die „Doris Brodersen“, ein Vollschiff aus Stahl, läuft 1875 vom Stapel; ein Jahr später folgt mit der „Septima“ das erste Dampfschiff.

Schnell entwickelt sich die FSG zur modernsten Werft im Kaiserreich und liefert zehn Jahre nach ihrer Gründung bereits die Bau-Nr. 50 ab: Dampfer „George Dittmann“ dient dem Transport von Schiffbaueisen, Ankern und Ketten von England nach Flensburg. 1889 feiert die Reederei Neubau Nr. 100, den Dampfer „Hans Jost“, mit einem großen Festzug und einem Bankett für 1000 Gäste. Um die Jahrhundertwende liegt die Jahresproduktion schon bei 40 000 BRT, 2000 Mann arbeiten bei der FSG. Weil die Schiffe immer größer werden, erwirbt die Werftleitung mehrere Villengrundstücke im Stadtteil Ostseebad, auf denen fünf Hellinge von 150 m Länge und 20 m Breite Platz finden. 1903 kann das erste Schiff auf der „Neuen Werft“ gebaut werden, während die „Alte Werft“ für Ausrüstung und Reparaturen weiterverwendet wird. Der Schiffbau boomt:

1912 umfasst die Belegschaft 2989 Mann, die allein in jenem Jahr zwölf Dampfer bauen. Zu den Hauptabnehmern gehört die in Hamburg ansässige Deutsch-Australische Dampfschiff-Gesellschaft.

Bau des ersten U-Boots

Während des Ersten Weltkrieges kann die FSG den Handelsschiffbau zwar weiterbetreiben, baut aber auch ihr erstes U-Boot und zwei Minensuchboote. Die Belegschaft schrumpft durch die Einberufungen stark zusammen, kann aber trotzdem bis Kriegsende 1918 neun Frachter mit Tragfähigkeiten zwischen 9000 und 12 000 tdw fertigstellen. Sie alle müssen an die Siegermächte abgeliefert werden. Auch das zunächst geltende Verbot für den Bau von Schiffen über 1000 BRT trifft die Werft hart.

Im Jahr 1920 darf die FSG endlich wieder vier größere Frachtdampfer bauen und erweitert 1925 ihr Gelände durch einen Pachtvertrag mit der Stadt Flensburg. Trotz einer Reihe technischer Erfolge bleiben die finanziellen Ergebnisse in den 1920ern mager. Nach dem Börsencrash 1929 und der anschließenden Weltwirtschaftskrise schrumpft die Belegschaft auf 200 Beschäftigte. Die Kurse aller Werftaktien sinken rapide, zwischen 1930 und 1934 muss die FSG ihren Betrieb sogar ganz einstellen. Um die Werft vor einer Übernahme zu schützen, kauft die Stadt Flensburg 25 Prozent der Aktien auf. Langsam kann die FSG wieder Fuß fassen, ab 1935 nehmen die Aufträge



1904 lief die „Columbia“ für die Hamburg-Amerika Linie vom Stapel. Später fuhr sie als „Galicia“ für die Hapag. Foto: Archiv/Witthohn



Insgesamt sechs Frachtschiffe baut die FSG für die Reederei Stinnes (im Bild: 8000 tdw-Schiff „Mathias Stinnes“, 1937) Foto: Archiv/Witthohn

wieder zu, und die Belegschaft wächst auf rund 1000 Beschäftigte. 1938 schüttet die FSG nach 15-jähriger Unterbrechung erstmals wieder eine Dividende aus und beginnt mit der umfassenden Erneuerung ihrer Anlagen.

Der Zweite Weltkrieg

Mit Ausbruch des Zweiten Weltkrieges werden alle Handelsschiffbauten stillgelegt. Der Bau von U-Booten wird auch für die FSG zur Hauptaufgabe, insgesamt 28 liefert sie ab. Ab 1943 konzentriert sie sich auf den Bau von Frachtschiffen aus dem „Hansa“-Bauprogramm, mit denen die empfindlichen Verluste der Handelsflotte zumindest teilweise wieder ausgeglichen werden sollen. Fünf Luftangriffe erfolgen auf die Werft; der schwerste und letzte am 19. Mai 1943, als 22 Bomben auf die Alte Werft und 48 Bomben auf die Neue fallen. Bis Kriegsende sind die Schäden zwar wieder beseitigt, doch im Juni 1945 werden die Anlagen erneut in Mitleidenschaft gezogen, als sich auf dem gegenüberliegenden Fördeufer eine schwere Munitionsexplosion ereignet.

Nach der Kapitulation Deutschlands am 8. Mai 1945 muss die FSG ihre Bauten entweder abbrechen oder für die Alliierten fertigstellen. Der Schiffbau gehört zunächst zu den verbotenen Industrien – einen Lichtblick gibt es erst wieder, als die Alliierten den Bau von Fischdampfern und Schiffen der „Potsdam“-Klasse mit genau einzuhaltenden Einschränkungen erlauben.

Nach Gründung der Bundesrepublik setzt langsam ein Aufschwung ein, auch für die FSG. Ab 1955 kann sie sich finanziell stabilisieren und ihr Grundkapital aus eigener Ertragskraft auf 8 Millionen DM aufstocken. Die Werftleitung beschließt ein großes Investitionsprogramm. Es kommt zur rechten Zeit: Die Branche ist im Wandel, anstelle der bis dahin üblichen Trampschiffe kommen beim Transport von Massengütern nun in erster Linie Bulkcarrier zum Einsatz. Entsprechend soll die Neue Werft modernisiert werden und den Bau von Schiffen bis zu 50 000 tdw ermöglichen, anstatt der bisherigen maximal 13 000 tdw. Rund 13 Millionen DM umfasst das Investitionsprogramm, bis 1960 entstehen u.a. >



Herzlichen Glückwunsch

Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft,

das Team von DNV in Hamburg und rund um die Welt gratuliert zum 150jährigen Firmenjubiläum. Wir freuen uns über unsere vertrauensvolle Zusammenarbeit bei bislang 43 Neubauten mit DNV. Und das auch in Zukunft.



Mit einer Länge von 203 m und einer Breite von 31 m ist die ConRo-Fähre „Pauline“, die die FSG 2007 an die belgische Reederei Cobelfret N.V. abgeliefert hat, der bis dato größte Neubau der Werft

Foto: FSG

zwei 205 x 30 m messende Hellinge, neue Gleisanlagen sowie moderne Sozialräume für die Belegschaft.

Vorteile des Serienbaus

Um die Konjunkturschwankungen in ihrem Kerngeschäft besser abfedern zu können, stellt sich die FSG ab Anfang der sechziger Jahre breiter auf. Sie überholt nun auch Rad- und Ketten-Kraftfahrzeuge der Bundeswehr. Der Kfz-Reparaturbetrieb entwickelt sich bald zu einem verlässlichen Standbein. Ab 1967 wird die Instandsetzung von Lkw in Zusammenarbeit mit der MAN/Werk München fortgesetzt und dafür die „Fahrzeugwerke Nord, Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft & Co.“ (FWN) gegründet. Ein weiteres Standbein ist der Sauerstoffbetrieb. Bereits 1921 eingerichtet dient er nicht nur der Eigenversorgung, sondern auch dem Verkauf an Dritte. Doch auch die Konkurrenz aus dem Ausland wittert in dem Segment nun ein einträgliches Geschäft, sodass die FSG sich 1972 mit der Linde AG zum „Sauerstoffwerk Nord, Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft & Co.“ (SWN) zusammenschließt. Über Jahre tragen FWN und SWN mit guten Ergebnissen zum Gesamtgeschäft bei, bis sie 1986 im Verlauf des Konkurses der Harmsdorf-Gruppe an den Diehl-Konzern (FWN) bzw. an Linde (SWN) veräußert werden.

Immer mehr entwickelt sich die räumliche Trennung zwischen Alter und Neuer Werft zu einem belastenden Kostenfaktor. 1967 fassen Vorstand und Aufsichtsrat nach jahrelangen Abwägungen den Entschluss, die gesamte Fertigung auf dem Areal der Neuen Werft zu konzentrieren. 7 Millionen DM aus einem Investitions Sonderprogramm stehen dafür zur Verfügung, u.a. werden davon eine 130 m lange Ausrüstungsbrücke, eine Tischlerei, eine E-Werkstatt und mehrere Krananlagen errichtet. Die Wege zwischen Stahlschiffbau und Ausrüstungswerken sind nun wesentlich kürzer, die Fertigung deutlich effizienter. 1973 wird die Ausrüstungsbrücke um weitere 78 m verlängert, sodass nun auch Bulkcarrier mit 50 000 t Tragfähigkeit ausgerüstet werden können. In die Zeit der Reorganisation fällt das Auslaufen des „Deutschen Mehrzweckfrachters“, die bis dahin erfolgreichste Serie der FSG. Die „Pitria Star“ mit der Baunummer 634 ist die letzte dieses Typs. Im Anschluss entwickelt die FSG einen 50 000 BRT großen Massengutfrachter-Typ mit über

200 m Länge, den der Markt ebenfalls gut annimmt. Insgesamt elf Einheiten dieses Typs können aufeinanderfolgend gebaut werden, sodass sich alle Vorteile des Serienbaus ausschöpfen lassen.

Die ersten Containerschiffe

Ab 1975 zieht sich der bisherige Mehrheitsaktionär Heinrich Thyssen-Bornemisza schrittweise aus seinem Flensburger Werftenengagement zurück. Die Aktienmehrheit übernimmt nun die Harmstorf-Gruppe, die bereits die Schlichting-Werft in Travemünde, die Büsumer Werft in Büsum und die Evers-Werft in Niendorf besitzt. In Reaktion auf die Ölkrise und dem daraus resultierenden Preisverfall für Bulkcarrier entwickelt die FSG einen 11 600 tdw-Mehrzweckfrachter-Typ, von dem vier Einheiten in Entwicklungsländer geliefert werden können. Zwei ähnliche, aber mit 7550 tdw kleinere Schiffe werden unter finanzieller Eigenbeteiligung gebaut und von der Harmstorf-Gruppe bereedert. Ihre ersten Containerschiffe baut die FSG 1980 und bringt dabei Erfahrungen ein, die sie wenige Jahre zuvor mit dem Bau von Mehrzweck-Containercarriern gemacht hat. Die beiden Vollcontainerschiffe mit je 1150 TEU gehen an den Elsfl ether Reeder Horst Werner Jansen, gefolgt von drei ähnlichen 1152 TEU-Schiffen für den Jakarta Lloyd. Sie enthalten Ladegeschirr und als erste Schiffe überhaupt zwei 35 t-Krane.

Zum 1. Januar 1982 fusioniert die FSG mit der Harmstorf-Gruppe. Die Stadt Flensburg, bis dahin im Besitz von 25 Prozent der FSG-Aktien, kann bei der Kapitalerhöhung nicht mitziehen und verliert ihre Sperrminorität. Ab 1982 erfolgt ein Modernisierungsprogramm mit einem Volumen von 50 Millionen DM, dessen Schwerpunkt der Bau einer neuen überdachten Hellinganlage ist. Durch sie kann die Bauzeit eines 20 000 tdw-Containerschiffes von 16 auf zwölf Monate verkürzt werden. Die neue Helling mit 32,7 m Breite erlaubt den Bau von Panamax-Schiffen, die in Ballast gerade noch die Förde verlassen können. 1983 liefert die Werft ein aufwendig eingerichtetes Flusskreuzfahrtschiff, die „Donauprinzessin“, an den Neustädter Reeder Peter Deilmann ab. Es folgen Containerschiffe für Brasilien und China, und mit der „Yu He“ liefert die FSG 1986 ihren damals letzten Handelsschiffsauftrag ab.

Es brechen schwere Zeiten an. Der größte Teil der 1200 Beschäftigten muss in Kurzarbeit gehen. Die Marine hilft zunächst mit einem Auftrag zum Bau von zwei Flottendienstbooten des Typs FD 423 im Wert von 288 Mio DM, sie sichern zumindest eine Grundaustattung. Der Markt für Handelsschiffe liegt jedoch völlig darnieder, was schließlich für die Harmstorf-Gruppe im Juni 1986 das Aus bedeutet. Sie muss für alle Werften und einen großen Teil der Tochterbetriebe Vergleich anmelden, im September wird das Anschlusskonkursverfahren eröffnet. Für die FSG gelingt die Gründung der Aufgangsgesellschaft „Neue Flensburger Schiffbau-Gesellschaft“ (NFSG). Die Grundbeschäftigung bringt der Auftrag für die drei Flottendienstboote „Oste“, „Oker“ und „Alster“. Darüber hinaus kann mit einer Reihe von aufwendigen Umbau- und Verlängerungsaufträgen die in etwa halbierte Belegschaft gehalten werden. Außerdem werden an die Holwaldtswerke-Deutsche Werft AG in Kiel (HDW) Sektionen geliefert; diese hat zusammen mit der Landesregierung ein Übernahmekonzept für die NFSG ausgearbeitet. Im Oktober 1989 billigt der HDW-Aufsichtsrat das Konzept des Vorstandes, die FSG mit 430 Dauerarbeitsplätzen fortzuführen.

Die Ära Oldendorff

Im Februar 1990 kommt schließlich die für alle Beteiligten erlösende Meldung, dass der Lübecker Reeder Henning Oldendorff die Werft übernimmt und als Neubau- und Umbauwerft weiterführen will – für die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft beginnt (mit altem Namen, allerdings nun ohne „s“) ein neuer Zeitabschnitt. Henning Oldendorff, Vertreter der zweiten Generation der 1921 gegründeten Reederei Egon Oldendorff, betreibt mit über 30 eigenen Schiffen eine der größten Privatflotten Europas und beschäftigt rund 1100 Mitarbeiter. Bereits acht Wochen später kann die FSG den Bau von zwei 12 000 tdw-Schubprahmen auf dänische Rechnung melden. Schon zuvor hat die Werft von der ebenfalls dänischen Reederei DFDS den Auftrag zur Verlängerung ihrer Frachtfähre „Tor Caledonia“ um 25,92 m auf 188,70 m erhalten und kann Ende 1990 sogar einen Verlängerungsrekord verkünden: Um genau 51,12 m verlängert sie die „Stena Gothica“ und erhöht damit die Kapazität der Fähre von 100 auf 160 Trailer. Mit dem Bau der Mehrzweckfrachter „POL Europe“ und „POL Asia“ mit je 1168 TEU ist die Auslastung bis ins Frühjahr 1992 gesichert – die ersten Neubauten



Mit der „Siem Helix 1“ ist das erste von zwei Well Intervention Vessels (WIV), die das norwegische Unternehmen Siem Offshore bei der FSG in Auftrag gegeben hatte, im Sommer 2016 abgeliefert worden
Foto: FSG

einer westdeutschen Werft auf polnische Rechnung. Im gleichen Zeitraum entwickelt die FSG-Konstruktionsabteilung das Ecobox-Konzept: Bug- und Hecksegment sind gleich, während die dazwischen liegenden Module nach Wunsch ausgeführt und auch nach Instandsetzung noch Verlängerungen durchgeführt werden können, sodass der Betreiber auf veränderte Marktanforderungen reagieren kann. Das Konzept überzeugt und die FSG baut das Erfolgsmodell in Serie.

Die Werft wird nun zur reinen Stahlschiff-Neubauwerft verschlankt und Ende 1993 das 1979 selbstgebaute Dock (Bau-Nr. 653) nach Thailand verkauft. Die Zeit der FSG als Reparatur- und Umbauwerft geht zu Ende, schiffbaufremde Gewerke werden eingestellt, der Stahlschiffbau noch weiter rationalisiert, u.a. durch die Beschaffung eines leistungsfähigen Sektionstransporters, der bis zu 118 t befördern kann. Zudem stellt die Werft von Elektroden- auf Schutzgasschweißen um, was die Produktivität bis zu 30 Prozent erhöht. 1996 fällt die Entscheidung, mit einem neuen Schiffstyp in den Markt zu gehen, dem C-Box-Typ. Eine erste Serie über sechs Einheiten bestellt Gesellschafter Egon Oldendorff. Alle Neubauten >



Alter Schwede!
Schon 150 Jahre!

Liebe FSG, herzlichen Glückwunsch
vom Alfa Laval Marine Team!

www.alfalaval.de/marine



Quelle: FSG



Oben: Illustration der RoRo-Fähre, die die FSG für den australischen Kunden SeaRoad baut

Links: FSG-CEO Philipp Maracke unterzeichnet den Schiffbauvertrag in Flensburg. An seiner Seite: CFO Patrick Wohlgenuth (rechts) und Wolfgang Schüler, Leiter Produktentwicklung (links). Per Video zugeschaltet ist Chas Kelly, CEO von SeaRoad.

Foto: FSG

sollen, beginnend mit der Baunummer 695, innerhalb eines Jahres abgeliefert werden – eine bisher noch nicht erreichte Leistung. Neu an der C-Box ist die Anpassung der Schiffsstruktur an die Container-Maße, wodurch der Frachtraum ideal ausgenutzt wird und hunderte Bauteile wie Schlingen und Kniebleche eingespart werden.

In der Hand von Private Equity

Zu Beginn des neuen Jahrtausends läuft der Betrieb in Flensburg im Vergleich zu vielen anderen Werften gut. Die FSG hat mit selbst entwickelten Roll-on/Roll-off-Fähren eine erfolgreiche Nische erobert, ist in dem Segment zum Weltmarktführer avanciert und oft mehrere Jahre im Voraus mit Aufträgen ausgelastet. Zwischendurch setzt sie noch ein weltweites Ausrufezeichen, als sie die Ausschreibung des britischen Verteidigungsministeriums zum Bau von Schiffen der Royal Navy gewinnt. Doch die Übernahme der Werft durch das Private Equity-Unternehmen Orlando 2008 stellt aus Sicht vieler eine Zäsur dar. Treibende Kraft ist Geschäftsführer Peter Sierk, der durch einen Management-Buy-Out selbst zum Investor wird. Zunächst erlebt die FSG noch hochproduktive Jahre, zwischen 2008 und 2014 laufen mehr als 20 RoRo-Fähren sowie ein Einsatzgruppenversorger für die Marine vom Stapel. Doch dann reißt die Auftragsserie der RoRo-Fähren ab, als Grund gilt die subventionierte Konkurrenz in Fernost.

Siem übernimmt das Ruder

Die FSG muss sich neue Nischen suchen, 2013 gehen zwei Schwerlastschiffe und zwei Offshore-Seismik-Schiffe zur Erschließung von Ölquellen in Auftrag. Durch den Spezialschiffbau gelangt die FSG in den Fokus des weltweit tätigen norwegischen Schifffahrts- und Offshore-Konzerns Siem Industries. Im Herbst 2014 übernimmt Siem die FSG, die in der Vorfinanzierungsphase in schwieriges Fahrwasser geraten ist und stellt damit sicher, dass seine beiden mehr als 300 Millionen Euro teuren Offshore-Schiffe fertiggestellt werden können. Die als Bau-Nr. 765 geführte „Siem Helix 1“ kann im September 2014 ins Förde-Wasser gleiten, wenige Monate später gefolgt von ihrem Schwesterschiff. Auch im Anschluss füllt Siem die Auftragsbücher und bestellt zwischen 2016 und 2019 insgesamt acht RoRo-Fähren.

2016 nimmt die FSG den Auftrag für eine riesige Passagierfähre an, die „W.B.Yeats“, mit 55 000 BRZ, elf Decks und Raum für 1800 Passagiere – eine der ersten Fähren in Europa, die nach der Safe-Return-to-Port-Vorgabe gebaut wird. Zwar zeichnet sich ab, dass der Bau finanziell herausfordernd wird, zudem verzögern ihn die Insolvenz eines polnischen Zulieferers und technische Detailprobleme. Doch Geschäftsführer Rüdiger Fuchs ist überzeugt, dass die FSG künftige Großaufträge günstiger bauen kann. Die zweite große Passagierfähre „Honfleur“ gilt mit ihrem LNG-Dual-Fuel-Antrieb als noch komplexer.

Neustart unter Windhorst

Nach hohen Verlusten im Geschäftsjahr 2018 steigt Siem aus, und Finanzinvestor Lars Windhorst übernimmt mit seiner Tennor-Holding 2019 sämtliche Unternehmensanteile. Doch nicht zuletzt durch die Corona-Krise müssen immer mehr Mitarbeiter in Kurzarbeit, der Bau der „Honfleur“ kommt nur langsam voran. Nach der Stornierung mehrerer Aufträge meldet die FSG im April 2020 Insolvenz an, im Juni storniert Brittany Ferries den Auftrag für die „Honfleur“, die später von Siem übernommen wird. Doch im Zuge des Insolvenzverfahrens steigt Windhorst im September 2020 erneut bei der FSG ein und sichert dem Unternehmen und rund der Hälfte der Mitarbeiter ein weiteres Mal die Zukunft.

2021 kämpft sich das Traditionsunternehmen zurück und übernimmt sogar die international renommierte Superyachten-Werft Nobiskrug in Rendsburg. Ihr Kampfgeist wird belohnt: Im Herbst 2021 erhält die FSG den ersten externen Auftrag seit ihrem Neustart, die australische Reederei SeaRoad bestellt eine RoRo-Fähre mit LNG-Antrieb im Wert von über 100 Millionen Euro. Die Fähre mit 210 m Länge und knapp 30 m Breite soll Ende 2023 abgeliefert werden. Zum 150. Firmengeburtstag setzt sich der Aufwärtstrend fort: Derzeit gibt es insgesamt sechs Aufträge in der Gruppe Nobiskrug-FSG, zudem will Geschäftsführer Philipp Maracke sich wieder verstärkt am Marinemarkt orientieren und damit an eine lange Unternehmenstradition anknüpfen.