

Die Schiffs- und Maschinenbau AG Mannheim

Zur Geschichte der einstmals größten Binnenwerft Deutschlands

Als Zweiflüssestadt spielte Mannheim schon seit seiner Gründung eine gewisse Rolle für die Rheinschifffahrt. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts konnte sich die Kommune dann zu einer der wichtigsten deutschen Hafenstädte im Binnenland entwickeln. Die Quadratestadt war im Laufe ihrer Geschichte aber nicht nur als Umschlagplatz für die Flußschifffahrt von Bedeutung. Mit der „Schiffs- und Maschinenbau AG“, umgangssprachlich „Schimag“ abgekürzt, besaß die Stadt an Rhein und Neckar im 19. und 20. Jahrhundert eine wichtige Schiffs- werft, die im Laufe ihres rund 80jährigen Bestehens die unterschiedlichsten Schiffstypen produzierte. In seiner Werbung bezeichnete sich das Unternehmen in den 50er Jahren des vergangenen Jahrhunderts selbst stolz als „Größte Binnenschiffswerft in Deutschland“.

DIE GRÜNDUNG DER WERFT

Die „Schiffs- und Maschinenbau AG Mannheim“ wurde am 3. Dezember 1889 gegründet, als sich die Mainzer Kesselschmiede Gebrüder Schulz mit der Mannheimer Werft Bernhard Fischer zusammenschloß.¹ Die Mannheimer Firma erscheint erstmals 1883 als „Dampfkesselschmiede und Maschinenfabrik Fischer und Werner“ im Adressbuch der Stadt.² Die Firma hatte sich am östlichen Ufer des Verbindungskanals angesiedelt, der erst kurz zuvor im Zuge des Hafenausbaus entstanden war. Für das Jahr 1889 ist dann erstmals auch eine zugehörige Werft im städtischen Adreßbuch bezeugt.³ Der Mainzer Gründungszweig des Unternehmens war bereits 1852 gegründet worden und stellte zunächst Dampfmaschinen der verschiedensten Art her. Neben Dampf-

baggern und Dampfkränen gehörten auch Dampfmaschinen sowie Maschinen für Brauereien, Champagner- und Tabakfabriken zur Produktpalette.⁴ Später begann die Firma noch die Produktion von Schwimmbaggern, von denen sich mit dem 1882 gebauten Eimerkettenbagger „Minden“ im „Museum der Deutschen Binnenschifffahrt“ in Duisburg ein Exemplar bis heute erhalten hat.⁵ Doch aufgrund der Bauverordnung der Festungsstadt konnte die Firma in Mainz nicht expandieren und somit keine größeren Wasserfahrzeuge produzieren, weshalb man den Zusammenschluß mit der Mannheimer Werft suchte.⁶ Nach der Fusion der beiden Fabriken war das neue Unternehmen zunächst in Mainz ansässig und verlegte seinen Sitz erst im April 1893 endgültig in die Quadratestadt.⁷

Über die frühen Jahre des Schiffbaubetriebs ist wenig bekannt. Wegen der Verkaufspolitik der deutschen Stahlindustrie, die ihre Erzeugnisse im Ausland günstiger anbot, litt die Werft in ihren Anfangsjahren offenbar stark unter der Konkurrenz aus den Niederlanden. Daher fertigte die Firma in dieser Zeit nur wenige große, damals noch antriebslose Rheinschiffe, sondern verlegte sich hauptsächlich auf den Bau von Spezialfahrzeugen.⁸ Damit hatte das Unternehmen auch Erfolg. Im Jahre 1906 wurden die Schwimmbagger der Mannheimer Werft auf der Internationalen Ausstellung in Mailand mit der Goldmedaille ausgezeichnet.⁹ Außerdem gehörten zu Beginn des 20. Jahrhunderts auch Bereisungsdampfer, Eisbrecher, Schlepper und Tankschiffe sowie stationäre und fahrbare Dampfkräne zum Programm des Schiffbaubetriebs. Die Anzahl der Beschäftigten war zu dieser Zeit starken jährlichen

Schwankungen unterworfen und variierte zwischen 250 und rund 430 Mitarbeitern.¹⁰

Vom Ausbruch des Ersten Weltkriegs waren die Geschäfte der Werft zunächst anscheinend nicht betroffen. Allerdings trat eine Veränderung in der Produktion ein, denn das Unternehmen stellte jetzt auch Granaten, Minen und Hufeisen her.¹¹ Mit fortschreitenden Kriegsjahren machte sich dann aber ein Mangel an Rohstoffen und Facharbeitern bemerkbar.¹² Nach Ende des Ersten Weltkriegs litt das Unternehmen dagegen unter einem Auftragsmangel.¹³ Schließlich wurde die Firma 1921 von der traditionsreichen Mannheimer Reederei Fendel übernommen.¹⁴ Die Reederei hatte infolge des Versailler Vertrags fast ihren gesamten Schiffspark verloren und beauftragte die Mannheimer Werft nun mit dessen Neuaufbau.¹⁵ Doch bereits wenige Jahre später beeinträchtigte die schlechte Wirtschaftslage und die beginnende Weltwirtschaftskrise Ende der 20er erneut die weitere Entwicklung des Unternehmens.¹⁶

DAS UNTERNEHMEN IM DRITTEN REICH

In den Jahren der Diktatur war das Unternehmen dagegen gut ausgelastet.¹⁷ 1937 wurde das Grundkapital der Aktiengesellschaft von 600 000 RM auf 1 000 000 RM erhöht.¹⁸ Zwei Jahre später fand wiederum eine Kapitalerhöhung um 500 000 RM auf 1 500 000 RM statt.¹⁹ Im selben Jahr wurde die Werft Anderssen in Neckarsulm übernommen und als Nebenwerft in den Konzern integriert.²⁰ Mit fast 800 Beschäftigten erreichte die Anzahl der Mitarbeiter danach einen Höchststand.²¹ 1942 wurde das Grundkapital nochmals auf 2 000 000 RM erhöht.²² Einer der außergewöhnlichsten Aufträge der Zeit unmittelbar vor dem Zweiten Weltkrieg war der Bau des Baggers „Rheingold“ in den Jahren 1938 und 1939. Er galt damals als größter Schwimmbagger Europas und sollte in den Altrheinarmen bei Illingen (Landkreis Rastatt) nach Gold schürfen. Trotz des bedeutungsvollen Namens war die Goldgewinnung allerdings nur als Nebenprodukt gedacht, denn der Bagger sollte sich in erster Linie durch den Kies- und Sandabbau finanzieren. Doch blieb bezüglich

der Goldförderung der erhoffte Erfolg aus. Die Vorkommen bei Illingen erwiesen sich als derart gering, daß in vierjährigem Einsatz bis 1943 lediglich rund 300 Gramm des Edelmetalls gewonnen wurden.²³ Ein weiteres bemerkenswertes Bauprojekt der 30er Jahre war ein Taucherglockenschiff, das u. a. beim Ausbau des Hafens von Helgoland Verwendung fand.²⁴

Während des Zweiten Weltkriegs wurde die Werft dann in größerem Umfang in die Rüstungsproduktion einbezogen und der Mannheimer Schiffbaubetrieb fertigte mehrere Boote und Bootteile für die Pioniereinheiten der Deutschen Wehrmacht.²⁵ Dennoch ging auch der Bau von Binnenfrachtschiffen und Schleppern während des Krieges weiter. Ungewöhnlich für eine Werft im Binnenland erhielt die „Schiffs- und Maschinenbau AG Mannheim“ im Jahre 1940 einen Auftrag von der Kriegsmarine für vier Marinetender zugesprochen. Der Bau der Serie war von der Marine zunächst an die Danziger Werft vergeben, doch gab das westpreußische Unternehmen den Auftrag zurück. Drei Einheiten wurden bis 1943 an die Marine geliefert. Das vierte Schiff wurde im Oktober 1944 fertiggestellt, konnte aber infolge der Kriegslage nicht mehr abgeliefert werden. Erst nach dem Krieg sollte das Fahrzeug als Fischereischutzboot „Meerkatze“ für das Bundesministerium für Ernährung in Fahrt kommen und bis Mitte der 70er Jahre des vergangenen Jahrhunderts Dienst tun.²⁶

NEUANFANG NACH DEM ZWEITEN WELTKRIEG

Im Zweiten Weltkrieg wurde das Werftgelände in Mannheim durch Luftangriffe zu 50% zerstört, wobei auch ein großer Teil des Unternehmensarchivs verloren ging. In den ersten Nachkriegsjahren war die Werft dann hauptsächlich mit Reparaturaufträgen beschäftigt. An Neubauten konnte die Firma bis 1950 lediglich zwei Eimerkettenbagger herstellen. Fünf Jahre nach Kriegsende beschäftigte das Unternehmen wieder 500 Mitarbeiter, erreichte aber nur 70% seiner Leistungsfähigkeit der Vorkriegszeit. Durch den Krieg hatte auch die Nebenwerft in Neckar-



Gegründet 1852 für das Sondergebiet Schwimmbagger

Arbeitsgebiet:

Schwimmbagger aller Art bis zu den größten Seebaggern für jede Bodenart bis zum Gestein, Leistungen bis 16 m Baggertiefe. Bagger mit gesonderter gleichzeitiger Förderung von Steinen verschiedener Größe in verschiedene Prähme, mit Waschorruchtung für Bodenkies. – Kanalbagger für jede Kanalbreite ohne Voraus- und Seitenanker, mit Bandförderung, Spülvorrichtung, Abransort des gebaggerten Materials in Prähmen oder Waggonen.

Bagger-Elevatoren nach eigener Bauweise, in Längs- und Queranordnung, mit Band- und Spülförderung, für jede Leistung und Bodenart. Schwimmende Elevatoren, welche bahnmäßig verladen werden können bis 300 cbm Stundenleistung. Elevatoren mit Sortier- und Waschorruchtung.

Löffelbagger mit gesteuerter Bodenklappe D.R.P., in jeder Höhe zu öffnen und zu schließen, **brauchbar auch als Dampfkran.**

Dampfmaschinen, Rad- und Schraubenschiffsmaschinen, Heißdampfmaschinen, kleine Dampfmaschinen – Schnellläufer – zum direkten Antrieb von Dynamosen und Zentrifugalpumpen.

Windwerke aller Art für Bagger und Dampfer, Trossenwinden und Trossenklemmen eigener vielerprobter Konstruktionen.

Räder- und Schraubendampfer, Tunneldampfer, Schlepp-, Fracht- und Bereisungsdampfer besonders für geringen Tiefgang. Rheinkähne, Baggerschuten, Prähme, Kranschiffe, Leichter und Boote.

Kesselschmiede für schiffs- und stationäre-, sowie Krankessel, Apparate für die chem. Industrie, Rohrleitungen genietet und geschweißt, Hydraulische- und Luftdrucknietung. – Lichtbogenschweißung, autogene Schweißung. –

Gießerei für Gußeisen und Metallgießerei.

Schiffsschrauben „Badenia“ nach eigenem, bewährten System mit hohem Wirkungsgrad in absoluter Genauigkeit hergestellt.

Schwimmende Dampfkranne mit geraden und geknickten Auslegern, bis 150 Tonnen Hebekraft.

Kupferschmiede für Rohrleitungen, Gefäße usw. Neue elektrisch betriebene Schiffsaufzugshelling mit 170 m Wasserfront für Schiffe und Dampfer aller Art.

Werbeanzeiger der „Schiffs- und Maschinenbau AG Mannheim“ aus den 20er Jahren des vergangenen Jahrhunderts, die ausführlich über das Produktprogramm informiert

Aus: Deutsche Städte – Mannheim, hg. unter Mitwirkung der Stadtverwaltung Mannheim, Stuttgart o. J. [1922], Anzeigenteil ohne Seitenzahl



Der Werftbetrieb am Verbindungskanal in den 1950er Jahren

StadtA MA, Bildsammlung, Kleinformat, Nr. 33065

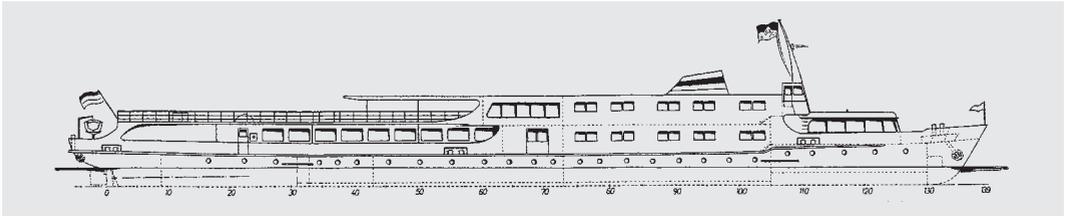
sulm gelitten. Der dortige Betrieb wurde vollständig neu aufgebaut und verfügte 1950 über 100 Mitarbeiter.²⁷ Zur Wiederankurbelung des Betriebs erfuhr die Werft auch Unterstützung von Seiten des Landes Württemberg-Baden. Bereits vor der Währungsreform hatte man dem Unternehmen einen Staatskredit in Höhe von 500 000 RM gewährt, der dann größtenteils in DM ausgezahlt wurde. Zudem übernahm das Land im Jahre 1950 für einen Kredit in Höhe von 750 000 DM eine Staatsbürgschaft.²⁸

Mit dem Beginn des Wirtschaftswunders besserte sich die Auftragslage der „Schiffs- und Maschinenbau AG“ wieder. 1951 gingen erstmals auch wieder Aufträge aus dem Ausland ein. So fertigte die Werft in diesem Jahr mehrere Kranpontons für den Rotterdamer Hafen und ein Saugbagger für die persische Regierung, der im Mündungsgebiet von Euphrat und Tigris zum Einsatz kommen sollte.²⁹ In den folgenden Jahren war der Betrieb dann hauptsächlich mit dem Bau zahlreicher Motor-

frachtschiffe beschäftigt, die vor allem an die Mannheimer Reedereien Fendel und Rhenania geliefert wurden. Daneben stellte das Unternehmen in den 50er Jahre in großem Umfang Landungsboote für die Rheinflottillen der amerikanischen und französischen Streitkräfte sowie später auch der Bundeswehr her. Nach ihrem Herstellungsort und ihrem Entwurfsjahr erhielten sie die Typenbezeichnungen „Mannheim 51“, „Mannheim 53“ und „Mannheim 59“.³⁰ Durch den Anstieg der Aufträge stieg die Beschäftigungszahl des Gesamtunternehmens bis 1955 auf 750 Mitarbeiter an.³¹

RATIONALISIERUNGSBEMÜHUNGEN ENDE DER 1950ER JAHRE

Bereits Mitte der 50er Jahre wurde damit begonnen, den Herstellungsprozeß zu rationalisieren und die Fertigung wurde von Helgen- auf Sektionsbauweise umgestellt. Dafür wurde eine 90 Meter lange Halle errichtet, in der die einzelnen Schiffselemente vorgefer-



Das im Jahre 1960 fertiggestellte Kabinenschiff „Schwabenland“ bildete ein Höhepunkt in der Schiffbaugeschichte des Unternehmens. Allerdings war es auch eines der letzten in Mannheim gebauten Schiffe.

Aus: Hansa – Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Hafen 97 [1960], S. 2380

tigt wurden. Anschließend wurden die einzelnen Segmente mit Hilfe eines großen Schwimmkrans auf dem Helgen zusammengesetzt. Dadurch wurde der Fertigungsprozess beschleunigt und zusätzlich die Slipanlagen entlastet, die nun mehr Platz für Reparaturaufträge boten.³² Ein weiterer Höhepunkt in der Schiffbaugeschichte des Unternehmens bildete der Bau des Kabinenschiffs „Schwabenland“ in den Jahren 1959 und 1960. Das knapp 70 Meter lange und im Inneren luxuriös im Stil der damaligen Zeit gestaltete Schiff bot Platz für 124 Passagiere. Es gehörte zu den ersten Kabinenschiffen auf dem Rhein und war für den Liniendienst auf der Strecke Rotterdam–Stuttgart bestimmt.³³ Noch heute ist das Schiff als Flußkreuzfahrtschiff „Rhine Princess“ unterwegs, hat aber durch zahlreiche Umbauten sein ursprünglich elegantes Aussehen verloren.

Dennoch brachten die Mitte der 50er Jahre getätigten Investitionen nicht den erhofften wirtschaftlichen Erfolg. Gegen Ende des Jahrzehnts war die Anzahl der bei der Werft eingehenden Bestellungen ständig rückläufig. Ab 1957 konnte die Firma keine Gewinne mehr verbuchen. Allein für das Jahr 1960 betrug der Verlust 620 000 DM.³⁴ Im Jahre 1961 ging die Produktion nochmals um 15% zurück.⁵ Die wirtschaftlichen Schwierigkeiten hatten teilweise in einer ungeschickten Firmenpolitik ihren Grund. So war die Werft in den 50er Jahren vor allem mit dem Bau von Motorgüterschiffen und Landungsbooten beschäftigt und fertigte nur vereinzelt Schwimmbagger, die fast alle ins Ausland gingen. Ende der 50er Jahren hatten die großen Binnenreedereien den Wiederaufbau ihrer Flotten nun abgeschlossen, im alten Spezialgebiet Schwimmbagger

hatten in der Zwischenzeit andere Unternehmen Fuß gefaßt.³⁶ Zudem hatte die Mannheimer Werft in den Jahren nach dem Krieg fast vollständig auf Werbeanzeigen in den einschlägigen Fachzeitschriften verzichtet.

DAS ENDE DES SCHIFFBAUS IN DER QUADRATESTADT

Schließlich entschloß sich die „Fendel Schifffahrts AG“ als Eigentümerin, die Mannheimer Werft der „Schiffs- und Maschinenbau AG“ zum 1. Januar 1962 an die saarländische Halberger Hütte zu veräußern, die auch über ein Werk in Ludwigshafen verfügte.³⁷ Die Nebenwerft in Neckarsulm verblieb im Besitz der Fendel-Gruppe. Sie wurde in eine GmbH umgewandelt und ihr Name in „Neckarwerft – Schiffs- und Maschinenbau GmbH Neckarsulm“ geändert.³⁸ Nach dem Kauf der Werft in Mannheim gab die neue Eigentümerin den Schiffbau in der Quadratestadt auf und der Betrieb wurde auf die Herstellung von Wärmetauschern umgestellt. Allerdings führte die Werft noch Schiffsreparaturen aus.³⁹ Die Umstrukturierung brachte Ende der 60er Jahre auch zahlreiche bauliche Veränderungen mit sich. Für die Produktion der Wärmetauscher wurde eine eigene Halle errichtet und eine neue Verzinkerei erstellt. Ein 47 Meter hoher Kamin wurde zum neuen Wahrzeichen des Betriebs.⁴⁰ Mit der Umstrukturierung war allerdings ein Rückgang der Mitarbeiterzahl verbunden, die 1970 noch 370 betrug.⁴¹

Ende der 70er Jahre des vergangenen Jahrhunderts stellte die Halberger Hütte ihre Produktion in der Quadratestadt ein. Nach Schließung des Unternehmens wurde das Betriebsgelände im Frühjahr 1980 von der Stadt

Mannheim erworben.⁴² Als Beitrag zur Sanierung des Stadtteils Jungbusch wurden zu Beginn der 80er Jahre sämtliche Gebäude auf dem Werftgelände abgerissen und auf der abgeräumten Fläche die Hafestraße bis zum Neckar verlängert sowie die Hellingstraße neu geschaffen. Das repräsentative Portal des Verwaltungsgebäudes mit einer Kogge im Sturz wurde an das Mannheimer Museumsufer bei der Kurpfalzbrücke versetzt.⁴³ Heute ist das ehemalige Werftgelände mit mehreren Gewerbebetrieben, einer Grundschule, einem Studentenwohnheim und der „Popakademie“ bebaut.

Wenn die Werft im Stadtbild der Rhein-Neckar-Metropole auch verschwunden ist, so sind doch zahlreiche von der „Schiffs- und Maschinenbau AG Mannheim“ hergestellte Schiffe heute noch in Fahrt. Zudem werden drei Fahrzeuge museal erhalten: ein kleiner Eimerkettenbagger im schweizerischen Thun, der Schwimmkran „Saatsee“ in Hamburg und das Kranschiff „Fendel 147“ in Duisburg. Der kleine Eimerkettenbagger in der Ausstellung „Vaporama – Schweizerisches Dampfmaschinen-Museum“ wurde im Jahre 1901 für die „Dampfschiff-Gesellschaft Thuner & Brienzer See“ gebaut, ist aber zur Zeit aus Platzgründen in mehrere Teile zerlegt.⁴⁴ Bei der „Saatsee“ handelt es sich um einen Schwimmkran ohne eigenen Fahrtrieb, der 1920 als „Simson“ an die Kanalverwaltung des damaligen Kaiser-Wilhelm-Kanals geliefert wurde und u. a. für die Wartung der Schleusentore in Brunsbüttel und Kiel-Holtenua bestimmt war. Diese Aufgabe deutete auch der ursprüngliche Namen des Krans an. Benannt war der Dampfkran nach dem Richter Simson des Alten Testaments, der mit seinen übermenschlichen Kräften die Stadttore von Gaza aus den Angeln hob. Während der Zeit des Nationalsozialismus mußte der hebräische Namen weichen und das Schiff wurde daher nach einem Rendsburger Stadtteil in „Saatsee“ umbenannt. 1985 wurde der Dampfkran stillgelegt und dreieinhalb Jahre später vom „Museum der Arbeit“ in Hamburg übernommen.⁴⁵ Das Kranschiff „Fendel 147“ wurde 1922 für die gleichnamige Mannheimer Reederei gefertigt und ursprünglich als „Rheinfahrt 3“ bezeichnet. Es lag gewöhnlich an einem bestimmten Liegeplatz

vor Anker, wo es zur Kohlenversorgung der Dampfschlepper und Passagierschiffe diente. Heute wird es in Duisburg vom „Museum der Deutschen Binnenschifffahrt“ betreut. Momentan ist ein Umbau zu einem Theaterschiff geplant.

Anmerkungen

- 1 Stadtarchiv Mannheim (infolge „StadtA MA“ zitiert), Amt für Wirtschaftsförderung, Zug. 24/1969, Nr. 169 (Schreiben der „Schiffs- und Maschinenbau AG“ an die Stadtverwaltung Mannheim, Referat IV, 30. Dezember 1949, Anlage).
- 2 Mannheimer Adreß-Kalender für das Jahr 1883, S. 227.
- 3 Mannheimer Adreß-Buch für das Jahr 1889, S. 251.
- 4 Werbeprospekt „Schiffs- und Maschinenbau AG Mannheim Germany“, o. O. und o. J. (um 1959), S. 28 f. (in: StadtA MA, Amt für Wirtschaftsförderung, Zug. 24/1969, Nr. 169).
- 5 Vgl. Florian und Stefan *Lipsky*, Die Schatzkammern der Seefahrt – Register europäischer Schiffahrtsmuseen, Museumsschiffe, Traditionsschiffe, Projekte, Hamburg 2004, S. 77.
- 6 Vgl. Mannheim in Vergangenheit und Gegenwart, Bd. 3 – Mannheim seit der Gründung des Reiches 1871–1907, dargestellt v. statistischen Amt, Mannheim 1907, S. 338; Führer durch die Industrie- und Hafenanlagen von Mannheim, Rheinau und Ludwigshafen, hg. v. der Rhein-Verlags GmbH, Duisburg-Ruhrort 1909, S. 91.
- 7 StadtA MA, Amt für Wirtschaftsförderung, Zug. 24/1969, Nr. 169 (Schreiben der „Schiffs- und Maschinenbau AG“ an die Stadtverwaltung Mannheim, Referat IV, 30. Dezember 1949, Anlage). Ab 1894 ist die Firma dann auch im städtischen Adressbuch verzeichnet (siehe: Mannheimer Adreß-Buch für das Jahr 1894, S. 371).
- 8 Vgl. Führer durch die Industrie- und Hafenanlagen von Mannheim, Rheinau und Ludwigshafen (wie Anm. 6), S. 213 f.
- 9 Mannheimer Generalanzeiger, 8. Dezember 1906 (in: StadtA MA, ZGS, S 2/1061).
- 10 Vgl. Mannheim in Vergangenheit und Gegenwart, Bd. 3 – Mannheim seit der Gründung des Reiches 1871–1907 (wie Anm. 6), S. 338; Verwaltungs- und Rechenschaftsbericht der Großherzoglich Badischen Hauptstadt Mannheim für 1907, S. 248; Verwaltungs- und Rechenschaftsbericht der Großherzoglich Badischen Hauptstadt Mannheim für 1912, S. 295.
- 11 Werbeprospekt „Schiffs- und Maschinenbau AG Mannheim Germany“ (wie Anm. 4), S. 28.
- 12 Mannheimer Generalanzeiger, 16. Juli 1918 (in: StadtA MA, ZGS, S 2/1061).
- 13 Mannheimer Generalanzeiger, 27. September 1920 (in: StadtA MA, ZGS, S 2/1061).
- 14 Vgl. Mannheim im Aufbau, hg. v. der Stadt Mannheim, Mannheim 1955, S. 257.
- 15 So fertigte die „Schiffs- und Maschinenbau AG Mannheim“ für die Fendel AG 1922 auch den Rad-

- schlepper „Dordrecht“, dessen Bugsektion seit den 60er Jahren der Mannheimer Segler-Vereinigung unweit der Diefenbrücke als Bootslager dient.
- 16 Zeitschrift für Binnenschifffahrt 1928, Heft 17, S. 525; Zeitschrift für Binnenschifffahrt 1929, Heft 11, S. 622; Zeitschrift für Binnenschifffahrt 1930, Heft 7, S. 372; Mannheimer Generalanzeiger, 14. Juli 1932 (in: StadtA MA, ZGS, S 2/1061).
 - 17 Mannheimer Einwohnerbuch – Ausgabe 1937/38, S. 17.
 - 18 Neue Mannheimer Zeitung, 12. Januar 1938 und 25. Juni 1938 (in: StadtA MA, ZGS, S 2/1061).
 - 19 Neue Mannheimer Zeitung, 12. Juli 1939 (in: StadtA MA, ZGS, S 2/1061).
 - 20 Vgl. Willi A. *Boelcke*, Von der Weinstadt zur Industriestadt, in: Neckarsulm – Die Geschichte einer Stadt, hg. v. der Stadt Neckarsulm, Stuttgart 1992, S. 265–300, hier S. 276.
 - 21 StadtA MA, Amt für Wirtschaftsförderung, Zug. 24/1969, Nr. 169 (Schreiben der „Schiffs- und Maschinenbau AG“ an die Stadtverwaltung Mannheim, Referat IV, 30. Dezember 1949, Anlage).
 - 22 Ebenda.
 - 23 Vgl. Carl *Lepper*, Die Goldwäscherei am Rhein (= Geschichtsblätter Kreis Bergstraße Sonderband 3), Heppenheim 1980, S. 48 f.
 - 24 Werbeprospekt „Schiffs- und Maschinenbau AG Mannheim Germany“ (wie Anm. 4), S. 28.
 - 25 Vgl. Erich *Gröner*, Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945, Bd. 6, Koblenz 1989, S. 208 und S. 213; Erich *Gröner*, Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945, Bd. 7, Koblenz 1990, S. 28.
 - 26 Vgl. Dieter *Jung*/Martin *Maass*/Berndt *Wenzel*, Tanker und Versorger der deutschen Flotte 1900–1980, Stuttgart 1981, S. 236–240 und 262 f.; Erich *Gröner*, Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945, Bd 4, Koblenz 1986, S. 121 f.
 - 27 Mannheimer Morgen, 31. März 1950 (in: StadtA MA, ZGS, S 2/1061).
 - 28 StadtA MA, Amt für Wirtschaftsförderung, Zug. 24/1969, Nr. 169 (Schreiben der „Schiffs- und Maschinenbau AG“ an den Präsidenten des Landesbezirks Baden, 21. April 1950 und Schreiben des Landesbezirks Baden an die Stadtverwaltung Mannheim, 29. September 1950).
 - 29 Frankfurter Allgemeine Zeitung, 30. März 1951 und Mannheimer Morgen, 10. April 1951 (in: StadtA MA, Amt für Wirtschaftsförderung, Zug. 24/1968, Nr. 169).
 - 30 Vgl. Gerhard *Koop*/Siegfried *Breyer*, Die Schiffe, Fahrzeuge und Flugzeuge der deutschen Marine von 1956 bis heute, Bonn 1996, S. 287.
 - 31 Vgl. Mannheim im Aufbau (wie Anm. 14), S. 265.
 - 32 Hamburger Abendblatt, 14./15. Juni 1958 (in: StadtA MA, Amt für Wirtschaftsförderung, Zug. 24/1968, Nr. 169); Hansa – Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Hafen 96 (1959), Nr. 23/24, S. 1187–1190.
 - 33 Hansa – Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffbau, Hafen 97 (1960), Nr. 47/48, S. 2379–2384; Rhein-Neckar-Zeitung – Ausgabe Mannheim, 13. Juni 1960.
 - 34 Mannheimer Morgen, 19. Oktober 1961 (in: StadtA MA, ZGS, S 2/242).
 - 35 Mannheimer Morgen, 30. Juni 1961 (in: StadtA MA, ZGS, S 2/242).
 - 36 Die Muttergesellschaft „Fendel Schifffahrts AG“ schloß 1958 den Aufbau ihrer Flotte ab (Zeitschrift für Binnenschifffahrt 1960, Heft 8, S. 276 f.).
 - 37 Mannheimer Morgen, 19. Oktober 1961 (in: StadtA MA, ZGS, S 2/242).
Bis zu diesem Zeitpunkt hatte die „Schiffs- und Maschinenbau AG“ seit ihrer Gründung an beiden Standorten mehr als 1100 Schiffe produziert, von denen etwa 840 Fahrzeuge unterschiedliche Motorschiffe und etwa 280 Einheiten Schwimmbagger waren. Für die beiden unterschiedlichen Schiffstypen gab es jeweils eigene Baulisten.
 - 38 Mannheimer Morgen, 18. Dezember 1962 (in: StadtA MA, ZGS, S 2/242). Die Werft in Neckarsulm fertigte noch für mehr als 20 Jahre weitere Schiffe. Im Oktober 1984 stellte sie ihren Betrieb schließlich ein (vgl. *Boelcke* [wie Anm. 20], S. 297).
 - 39 StadtA MA, Amt für Wirtschaftsförderung, Zug. 24/1969, Nr. 169 (Schreiben der Halberg Maschinenbau und Gießerei – Werk Ludwigschafen an die Stadtverwaltung Mannheim, 25. Februar 1962).
 - 40 Rhein-Neckar-Zeitung – Ausgabe Mannheim, 30. Mai 1968 (in: StadtA MA, ZGS, S 2/242).
 - 41 Die Stadt und die Landkreise Heidelberg und Mannheim – Amtliche Kreisbeschreibungen, Bd. 3 – Die Stadt Mannheim und die Gemeinden des Landkreises Mannheim, hg. von der staatlichen Archivverwaltung in Verbindung mit den Städten und den Landkreisen Heidelberg und Mannheim, Schwetzingen 1970, S. 251.
 - 42 Rhein-Neckar-Zeitung – Ausgabe Mannheim, 27. Februar 1981 (im Rückblick). Die Halberg Maschinenbau GmbH ist letztmals im „Adreßbuch Mannheim 1978/79“ verzeichnet.
 - 43 Vgl. Hanspeter *Rings*, Mannheim auf Kurs – Hafen- und Schifffahrtsgeschichte der Stadt an Rhein und Neckar (= Kleine Schriften des Stadtarchivs Mannheim 20), Mannheim 2003, S. 124.
 - 44 Freundliche Mitteilung von Peter *Hitz*, Bern, 6. August 2007.
 - 45 Vgl. Rudolf *Stender*, Schwimmkran „Simson/Saatsee“ (1918–1985) – Teil 2: Baudurchführung und Betrieb, in: Mitteilungen des Canal-Vereins 11/12 (1991), S. 15–25.



Anschrift des Autors:
Dr. Sebastian Parzer
Im Valtert 23
74847 Obrigheim