

## NDB-Artikel

**Lottmann, Hermann** Schiffbauingenieur, \* 23.3.1881 Potsdam, † 8.7.1943 Berlin. (evangelisch)

### Genealogie

V Elias (1848–1928), Oberzahlmeister beim Leib-Garde Husaren Rgt. in P., S d. Carl Friedrich, Kriminalkommissar, u. d. Johanna Christine Kramer;

M Maria Louise (1858–1934), T d. Albert August Nagel, Magistratsnuntius in P., u. d. Louise Emilie Rüger;

◉ 1911 Ida Margarete (1891–1933), T d. →Anton Reinhard Onken (1846–1915), Fabrikbes. in Zetel (Oldenburg), u. d. Anna Elise Kähler.

### Leben

L. schloß das Studium der Schiffbautechnik an der TH Charlottenburg 1907 mit dem Diplom ab und trat als Bauführer in die Kaiserl. Marine ein. Nach einer vielseitigen Ausbildung auf der Werft in Wilhelmshaven wurde er 1910 als Schiffbaumeister zur Sektion für Schiffsentwurf in das Reichsmarineamt nach Berlin versetzt. 1912-17 arbeitete er als Assistent des stellvertretenden Direktors des Konstruktionsdepartements, Hans Bürkner, an allen wichtigen Entwürfen von Großkampfschiffen mit. 1917/18 war er in leitender Stellung auf den Marinewerften in Brügge und Antwerpen mit der Instandhaltung der U-Boote beschäftigt und wurde dabei auf die mangelhaften Verbindungen der Schiffsbleche durch Niete aufmerksam. Nach dem Kriege leitete er den Reparatur-, später den Werkstättenbetrieb der Reichswerft Wilhelmshaven. Die verkleinerte Marine schränkte seinen Wirkungsbereich als Konstrukteur zunächst ein, und so richtete er sein technisches Streben auf die Lösung der Frage, ob die Nietung von Schiffsblechen nicht durch die seit 1896 auf der Werft bekannte, aber bisher nicht bewährte elektrische Lichtbogenschweißung ersetzt werden könne. Nach zahlreichen wenig ermutigenden Versuchen half der Zufall weiter. Wegen der Ruhrbesetzung durch die Franzosen konnten passende Walzeisen für einen Kreuzerneubau nicht beschafft werden. L. ließ die Z-Profile mittels elektrischer Schweißung bauen, was so gut gelang, daß der Leichte Kreuzer Emden als erstes größeres Schiff der Welt mit weitgehend geschweißten Verbänden in Fahrt ging. Die Anwendung der neuen Technik erschloß dem Schiffbau neue konstruktive Möglichkeiten. L. regte Versuche und Forschungsarbeiten an, da es an Erfahrung im Schweißen großer Einheiten und an Kenntnissen über die Eigenschaften geeigneter Stähle mangelte. Gleichzeitig erprobte er die Schweißung an Torpedobooten, Kreuzern und Spezialschiffen bis zu den 10 000 t verdrängenden Panzerschiffen. Es konnte eine wesentliche Gewichtsersparnis am Schiffskörper erzielt werden, was der Bewaffnung und Ausrüstung zugute kam und trotz der Größenbeschränkung

des Versailler Vertrages dem deutschen Kriegsschiffbau zu einem großen Vorsprung verhalf. L. erkannte, daß die nutzbringende Anwendung der Schweißtechnik von schweißgerechtem Konstruieren abhängig war. Der Kriegsschiffbau, besonders der U-Bootbau, aber auch der Handelsschiffbau und andere Zweige des Stahlbaus erhielten bleibende Impulse durch seine Arbeiten.

1933 wurde dem Obermarinebaurat L. die Leitung des gesamten Schiffbauressorts der Marinewerft Wilhelmshaven übertragen. 1934 erfolgte die Ernennung zum Schiffbaudirektor. Seit 1937 führte er als Werftdirektor das größte technische Ressort der Kriegsmarinewerft und leitete nach der Wiederaufnahme des Schlachtschiffbaus den Bau der erforderlichen Betriebsanlagen und Einrichtungen ein. Im Herbst 1937 wurde er zum Oberkommando der Kriegsmarine nach Berlin berufen, 1939 zum Chef der Amtsgruppe Gesamtentwurf und Schiffbau ernannt. Er übernahm die Verantwortung für Entwurf und Aufbau der neuen Kriegsflotte, obwohl er als Befürworter von Schnell- und U-Booten und als Gegner der großen Schiffe in einer Grundfrage des Kriegsschiffbaus mit der militärischen und politischen Führung nicht übereinstimmte. Auf Vorschlag des Schirmherrn der Schiffbautechnischen Gesellschaft, Admiral Raeder, wurde L. 1940 zum stellvertretenden Vorsitzenden der Gesellschaft, der er seit 1908 angehörte, gewählt. Gleichzeitig ernannte ihn Raeder zu seinem Beauftragten für die im Fachverband „Schiffahrtstechnik“ zusammengeschlossenen wissenschaftlichen Vereine.

### **Werke**

Erfahrungen b. d. Anwendung elektr. Lichtbogenschweißung im Schiffbau, in: Jb. d. Schiffbautechn. Ges. 29, 1928, S. 156-98;

Über Schrumpfspannungen u. deren Beachtung beim Lichtbogenschweißen, in: Die Elektroschweißung, H. 11, 1930;

„Mythen“: Fahrgastmotorschiff mit geschweißtem Schiffsrumpf u. genieteten Aluminiumaufbauten, in: Werft - Reederei - Hafen 14, 1933, S. 91-93;

Schweißen im Schiffbau, in: Schiffbau, Schiffahrt u. Hafenbau 33, 1932;

„Heute weiß ich, daß d. Versuch scheitern mußte“, in: Schiff u. Zeit 13, 1981.

### **Literatur**

W. Strelow, Die Lichtbogenschweißung u. ihre prakt. Verwendung im Schiffbau, in: Jb. d. Schiffbautechn. Ges. 25, 1924, S. 142-91;

ebd. 44, 1950, S. 32 f.;

R. Schmidt, Klassifikation u. Elektroschweißung, in: Werft - Reederei - Hafen 14, 1933, S. 222-42;

H. Burkhardt, Der Einfluß d. Kriegsschiffbaus auf d. Entwicklung d. Technik, in: VDI-Zs. 81, 1937, S. 1025-31;

Ztg. f. Schiffbau 1941, S. 104 (P);

K. Krekeler, Das Schweißen im Schiffbau, 1950.

### **Portraits**

Phot. (Bremerhaven, Archiv Dt. Schifffahrtsmus.).

### **Autor**

Lars U. Scholl

### **Empfohlene Zitierweise**

, „Lottmann, Hermann“, in: Neue Deutsche Biographie 15 (1987), S. 248-249 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/>



---

02. Mai 2025

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften

---