NDB-Artikel

Lürssen, *Friedrich* Schiffbauer, * 1.3.1851 Lemwerder (Oldenburg), † 30.11.1916 Bremen. (evangelisch)

Genealogie
V →Lüder (1805–66), Jollenmacher u. Kätner in L., *S* d. Tagelöhners u. Heuermanns Friedrich in L. u. d. Catharine Segelken;

M Caroline (1810–78), *T* d. Kätners Dirk von Lübke in Grohn u. d. Melia Jachens; (⚭ 1876 Anna Louise (1850–1904), *T* d. Seefahrers u. Häuslings Ferdinand Blase (1822–54) in Aumund u. d. Auguste Wilhelmine Rohling;

1 *S* →Otto (1880–1932), Schiffbauer in Vegesack;

E →Gert (* 1913), →Fritz Otto (1918–81), beide Schiffbauer in Vegesack.

Leben
Nach Lehr- und Gesellenjahren im väterlichen Bootsbaubetrieb und einer zweijährigen Dienstzeit als Pionier in Minden gründete L. 1875 mit Unterstützung des Stiefvaters seiner späteren Frau, Egbert Hagen, eine kleine Werft für Rettungs- und Arbeitsboote in Aumund b. Vegesack. Der Bootsbauplatz lag mitten im Ort und hatte keine Verbindung zum Wasser. Als in den 1880er Jahren der Wassersport an Bedeutung gewann, nahm L. auch den Bau von Sport- und Ruderbooten für Vereine und Bootsvermietungen auf. Auf der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrieausstellung 1890 in Bremen war er mit einem reichen Angebot von Segel- und Ruderbooten sowie mit einem Rennschiff vertreten und wurde mit Medaillen und Ehrenpreisen ausgezeichnet. Da um 1890 der Motorenbau weit genug fortgeschritten war, um für den Schiffsantrieb interessant zu sein, hatte L. aus Anlaß der Ausstellung Kontakte zu Gottlieb Daimler geknüpft und sich einen 1,5-PS-Motor für das erste betriebssichere Passagier-Motorschiff liefern lassen, das während der Leistungsschau auf dem Hollersee in Bremen Demonstrationsfahrten unternahm. Damit setzte er einen Markstein in der Geschichte des Motorschiffbaus.

L.s Fertigungsprogramm umfaßte um die Jahrhundertwende Motorboote für Hafenbauverwaltungen, Zoll, Polizei und Küstenwacht, dazu Dampfbarkassen, Ruder- und Segelboote sowie Segeljachten. Die wachsende Anzahl von Exportaufträgen für Passagier- und Verkehrsfahrzeuge, die bis nach Nord- und Südamerika geliefert wurden, machte eine Verlegung der Werft ans Wasser unumgänglich. L. pachtete einen Teil der ehemaligen Lange-Werft im Hafen von Vegesack. 1907 nahm er seinen Sohn Otto als Teilhaber auf. Als begeisterter Motorbootrennfahrer begann dieser den Bau von Rennsportbooten, aus denen

sich die berühmten Motorseekreuzer entwickelten, die in vielen Rennen Siege errangen. Bei Ausbruch des 1. Weltkriegs, in dessen Verlauf Torpedo-Fangboote, Fernlenkboote, Torpedo-Schnellboote und U-Z-Boote für die Kaiserl. Marine gebaut wurden, zählte die Belegschaft rund 350 Mann. L. war bereits 1912 aus der Leitung der Werft ausgeschieden, die in angespannter geschäftlicher Lage sein Sohn Otto übernommen hatte. Nach dem Tode Otto Lürssens 1932 führte zunächst dessen Frau die Werft, bis ihr Sohn Gert 1943 die Leitung übernahm. Mittlerweile ist die vierte Generation an die Spitze des Unternehmens gerückt, das in Lemwerder und Vegesack u. a. Minensuch- und Schnellboote für die Bundesmarine baut.

Literatur

Schöpfer schneller Schiffe. Fr. Lürssen Werft, ca. 1981 *(P)*;

S. Hollanders, Vegesack, Alte Bilder e. Hafenstadt, 1984 *(P)*;

Die Yacht, H. 12/1975, S. 16-18 *(P)*;

Brem. Biogr. 1912-1962, 1969.

Autor

Lars U. Scholl

Empfohlene Zitierweise

, „Lürssen, Friedrich“, in: Neue Deutsche Biographie 15 (1987), S. 474-475 [Onlinefassung]; URL: http://www.deutsche-biographie.de/.html

02. Mai 2025
© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften