

NDB-Artikel

Howaldt, *Georg* Werftunternehmer, * 24.3.1841 Hamburg, † 10.5.1909 Wildbad (Schwarzwald). (evangelisch)

Genealogie

V →August Ferdinand (1809–83), Maschinenbauer, *S* d. Goldschmieds David Ferdinand in Breslau, dann in Braunschweig (aus Handwerkerfam. in Löbejün b. Halle);

M Emma (1814–93), *T* d. →Andreas Diederichsen (1779–1862), Kaufm., Reeder u. Schiffbauer in Gaarden b. Kiel, u. d. Ingeborg Maria Wodschow aus Jütland;

Ov →Georg (1802–83), Prof. am Polytechnikum in Braunschweig, Bildhauer u. Erzieher (s. ThB);

B →Bernhard (1850–1908), Ing., bis 1889 an d. Fa. Gebr. Howaldt beteiligt, Gründer d. Schwentine-Elektrizitätswerks b. Kiel, →Hermann (1852–99), Ing., Konstrukteur d. 1. Amsterdamer Komposite-Schwimmdocks, Mitbegründer d. Fa. Gebr. Howaldt u. Dir. d. Abt. Maschinenbau (s. ADB 50);

Schw Anna (☉ →Erwin Semper, 1838–97, Vortrag. Rat im preuß. Min. f. Landwirtsch.);

Vt →Hermann († 1891), Erzieher (s. ThB);

- ☉ 1) Woolston 1866 Esther (1843–74), *T* d. James Bowyer, Kapitän u. Staatslotse in Southampton, u. d. Martha Smith, 2) Braunschweig 1875 Mathilde (1840–81), 3) ebd. 1882 Helene (1847–1924), beide *T* d. Lackierfabr. u. Stadtrats Adolf Bammel in Braunschweig u. d. Sophie Beckmann;

3 *S*, 2 *T* aus 1), u. a. →Georg (1870–1937), Ing., 1900 Dir., 1904–10 Vorstandsmitgl. d. Howaldtswerke, k.k. Konsul in Kiel, 1912 Geschäftsführer d. Ver. Dt. Schiffswerften (s. Rhdb., *P*), →James (1873–1949), Gießereibetriebsleiter u. Teilhaber d. Howaldts-Werft, 3 *S* aus 2), 2 *S*, 2 *T* aus 3);

N →Kurt (1877–1943), Dir. u. Vorstandsmitgl. d. AG Körtings Elektrizitätswerke (s. Rhdb., *P*).

Leben

H. lernte in der 1838 von seinem Vater mit dem Kaufmann und Reeder →Johann Schweffel(1796–1865) in Kiel gegründeten Maschinenbauanstalt und Eisengießerei, welche 1848 Dampfmaschine und Kessel für das erste Schraubenkanoneboot lieferte und 1850 das erste Unterseeboot, den eisernen

„Brandtaucher“ W. Bauers, baute, sowie in Southampton. Er studierte auf dem Polytechnikum in Zürich und gründete 1865 in Ellerbek am Kieler Hafen eine Schiffswerft, die 1867 vom Norddeutschen Bund übernommen wurde (später Kaiserliche Werft). H. selbst übernahm die Leitung der Norddeutschen Schiffbau-AG in Gaarden. 1876 errichtete er wieder eine eigene Kieler Schiffswerft G. H. in Dietrichsdorf, 1879 verwandelte er mit seinen Brüdern Bernhard und Hermann die Maschinenfabrik und Kesselschmiede Schwefel & H. in die Firma Gebrüder H. Seine Werft war offenbar die erste in Deutschland, die deutsches statt englisches Schiffbaumaterial (Stahl) verwendete. 1881 wurden Kreuzer für Peru gebaut, 1883 lief das 100. H.-Schiff vom Stapel, 1885 wurde mit eigener Dampfschiffreederei begonnen. Nach dem Ausscheiden Bernhard H.s wurden 1889 beide Firmen als AG „Howaldtswerke“ mit 2 Millionen Mark Anfangskapital vereinigt. Sie beteiligte sich 1893-1903 nach Vertrag mit der ungarischen Regierung mit Aktienmehrheit an der Società Fiumana di Costruzione Navale. 1901 setzte mit dem Kleinen Kreuzer „Undine“ der Kriegsschiffbau für die Kaiserliche Marine ein. Die damit verbundene Überspannung der finanziellen Möglichkeiten und die Verschleppung der Zahlungen für russische Marineaufträge führten jedoch zu Schwierigkeiten. Nachdem 1908 ein Unterseeboot-Hebeschiff, das erste Schiff mit turboelektrischem Antrieb, für das Reich gebaut war, mußte zur Verbreiterung der Kapitalbasis von 5 Millionen Mark 1909 eine maßgebliche Beteiligung (3 Millionen) der Turbinenfirma Brown, Boveri & Cie. in Baden (Aargau) eintreten. Zwei Kapitalzusammenlegungen folgten. Bei H.s Tode hatte die Werft 500 Schiffe erbaut und zählte fast 3 000 Beschäftigte, doch schieden die Mitglieder der Familie in rascher Folge aus Finanzierung und Leitung der weiterhin seinen Namen tragenden Werke aus.

H. war der Unternehmertyp des neuerungsorientierten, wagemutigen Technikers mit großem sozialem Verständnis, aber nicht ebenbürtigen kaufmännischen Fähigkeiten. Die mutige Übernahme von Aufgaben, für deren erfolgreiche schiffbauerische Lösung improvisiert werden mußte, war sein persönlicher Ruhm, die immer stärkere Versachlichung, Verwaltungsorganisation und Kapitalabhängigkeit der modernen industriellen Großunternehmung sein unternehmerisches Problem. Die deutsche Kolonial- und Flottenbewegung unterstützte er aus Überzeugung. – Preußisch Kommerzienrat, kaiserlich (und) königlich Konsul.

H.s Werk fortsetzend, erbauten die H.-Werke 1910-18 die Großlinienschiffe „Helgoland“, „Kaiserin“ und „Bayern“ und 4 Kleine Kreuzer. 1924 wurde die Aktienmehrheit W. Boveris an die Rombacher Hüttenwerke, Koblenz, verkauft, 1926 die AG neu organisiert. Den beherrschenden Einfluß gewann nun der Reeder H. Diederichsen, der 1930 unter dem Namen H.-Werke auch eine Hamburger Werft in Betrieb nahm. 1937 verkaufte er seinen Aktienbesitz an die reichseigenen Deutschen Werke Kiel AG. 1966 wurde die Vereinigung der bundeseigenen Werften H.-Werke Hamburg AG und Kieler H.-Werke AG mit der Deutschen Werft AG, Hamburg, unter Doppelnamen vereinbart.

Literatur

Stahl u. Eisen, 1909, S. 848;

P. Hansen, G. H. in Kiel, 1909;

Jb. d. Schiffbautechn. Ges. 11, 1910, S. 83-85;

H. J. Held, 100 J. Howaldt, 1938 (P);

Dt.GB 91 (P).

Autor

Wolfgang Zorn

Empfohlene Zitierweise

, „Howaldt, Georg“, in: Neue Deutsche Biographie 9 (1972), S. 665-666
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
